

Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC

Centro Sócio Econômico - CSE

Departamento de Economia e Relações Internacionais - CNM

Daniel Strauss

ARREMETIDA SEM ASAS: A Falência da Varig e as Consequências para seus
Trabalhadores

Florianópolis, 2014

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA

CENTRO SÓCIO-ECONÔMICO

DEPARTAMENTO DE ECONOMIA E RELAÇÕES INTERNACIONAIS

CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS

DANIEL STRAUSS

**ARREMETIDA SEM ASAS: A Falência da Varig e as Consequências para seus
Trabalhadores**

Monografia submetida ao Departamento de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Santa Catarina, como requisito obrigatório para a obtenção do grau de Bacharelado.

Orientador: Prof. Dr. Nildo Domingos Ouriques

Florianópolis, 2014

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA

CENTRO SOCIOECONÔMICO

DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS E RELAÇÕES INTERNACIONAIS

CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS

A Banca Examinadora resolveu atribuir a nota 7,00 ao aluno Daniel Strauss na disciplina CNM 5420 - Monografia, pela apresentação deste trabalho.

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Nildo Domingos Ouriques

Orientador

Prof. Msc. João Randolfo Pontes

Prof. Dr. Valdir Alvim da Silva

Agradecimentos

Muitas pessoas importantes estão reunidas em torno da criação desta obra de forma que seria impossível dizer que os escritos são integralmente meus, mas são fruto das experiências e convivências que tive durante este tempo de faculdade e de vida.

Em primeiro lugar é fundamental dar créditos aos mais importantes colaboradores desta obra, meus pais, José Augusto Paranaguá Strauss e Andrea Ribeiro. Com toda sua dedicação e atenção aos filhos, mantém o laço mais relevante na base que sustenta esta obra. Não só isso, sua incansável dedicação de vários anos à empresa que dá título ao trabalho, a Varig, é parte constituinte desta tentativa de reparar tantas injustiças sofridas. Essas jamais serão esquecidas.

Outras duas integrantes da minha família a quem dedico estes agradecimentos são minha irmã Nicole e minha avó Maria do Carmo. Seus apoios também não serão esquecidos.

Agradeço, também, à todos os integrantes do movimento estudantil e movimentos sociais que tive acesso, em especial, aos integrantes do PSTU, cuja formulação teórica é parte constituinte deste trabalho e sem eles jamais teria sido possível atingir tais objetivos.

É preciso coragem para travar todas as lutas com afinho e esperança como vejo nos trabalhadores da Varig, meu agradecimento a todos que fizeram parte dessa história, mas especialmente àqueles que cederam suas entrevistas e que colaboraram de alguma forma na realização deste trabalho.

Um trabalho precisa de estrutura e, mesmo com todas as debilidades institucionais, é preciso agradecer aos técnicos e professores que direta ou indiretamente estão ligados à esta realização. Meus colegas de classe se incluem nesta parte integrante.

Por fim, gostaria de agradecer a minha companheira, Luany, sua paciência e carinho não podem jamais ser relativizados, mas são parte integrante desta obra.

“Todas as revoluções são impossíveis
até que se tornam inevitáveis.”

León Trotsky

Resumo

STRAUSS, D. Arremetida sem asas: a falência da Varig e as consequências para seus trabalhadores. Monografia – Curso de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2014.

A parte central do presente trabalho está não na compreensão da ascensão da Varig, mas na tentativa de entender sua bancarrota. As seguintes laudas não vão contar apenas a história de máquinas e capital, trata-se da história de vida de mais de 20 mil homens e mulheres que dedicaram suas vidas à prestação de um serviço com alto grau de qualificação e que tiveram seus direitos ceifados num dos maiores golpes já sofridos pela classe trabalhadora brasileira. A debilidade essencial destes milhares de trabalhadores da Varig foi não se reconhecer enquanto classe trabalhadora o que os levou à diversas derrotas ao longo dos anos. Classes sociais distintas como os trabalhadores da Varig e seus acionistas não fazem pacto eternamente e quando foi preciso deixar milhares de ex-funcionários desempregados, sem renda, sem salários, sem direitos trabalhistas e sem o fundo de pensão; assim o fizeram os empresários na defesa de seus lucros e com aval do Estado brasileiro.

Palavras-chave: Varig, Trabalhadores da Varig, aviação comercial brasileira, luta de classes.

Abstract

The central part of this work is not understanding the rise of Varig, but it is trying to understand its bankruptcy. The following pages will tell us not only the story of machinery and capital, it is the life history of more than 20 thousand men and women who dedicated their lives to providing a service with a high level of qualification and, at the end, who have had their rights ripped off on the biggest scam ever suffered by the Brazilian working class. The essential weakness of this thousand Varig workers was not recognize themselves as a working class which led to many defeats over the years. Different social classes as Varig workers and its shareholders don't have the same interests forever and when it was necessary to leave thousands of unemployed former employees; with no income, no wages, no worker rights and without the pension fund; entrepreneurs did so in defense of their profits and guaranteed by the Brazilian state.

Sumário

1.	INTRODUÇÃO	3
1.1	TEMA E PROBLEMA DE PESQUISA.....	5
1.2	OBJETIVOS	6
<i>1.2.1</i>	<i>Objetivo Geral</i>	<i>6</i>
<i>1.2.2</i>	<i>Objetivos Específicos.....</i>	<i>7</i>
1.3	JUSTIFICATIVA	7
2.	METODOLOGIA	9
3.	A HISTÓRIA DA AVIAÇÃO NO BRASIL (1927-1975).....	15
3.1	Surgimento e a Primeira Guerra	15
3.2	Primeiros anos da aviação brasileira.....	18
3.3	<i>Aviação e desenvolvimento.....</i>	<i>21</i>
3.4	<i>Desenvolvimento aéreo.....</i>	<i>23</i>
3.5	<i>Desenvolvimento da aviação brasileira – os anos 1950</i>	<i>26</i>
3.6	<i>As conferências nacionais</i>	<i>28</i>
3.7	O papel do Estado no desenvolvimento da Aviação.....	34
3.8	Estatizações: uma alternativa estratégica.....	37
4.	A HISTÓRIA DA VARIG	41
4.1	CHECKLIST: PRÉ-CONDIÇÕES AO COMEÇO DA VARIG	41
4.1.1	Otto Ernest Meyer.....	41
4.1.2	Fundação da primeira empresa aérea brasileira: Sindicato Condor.....	43
4.2	O início – primeiros anos da VARIG (1927 – 1943)	45
4.2.1	Participação do Estado na Varig.....	46
4.3	A Era Ruben Berta	48
4.3.1	Fundação Ruben Berta (FRB).....	50

4.3.2 Substituição de aeronaves	53
4.3.3 Começo do crescimento.....	54
4.4 Era de Ouro	55
5. CRISE E FIM DA VARIG (1985-2006)	59
5.1 O controverso processo de venda	66
5.1.1 Os leilões	69
6.1 Trabalho Sucata: o aumento da mais valia e a redução salarial	71
6.2 Gritos ao Escuro e Direitos Ignorados.....	73
6.3 AERUS – O fundo de pensão	78
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	88
REFERÊNCIAS.....	94
ANEXO I	101
ANEXO II	104

Lista de tabelas

Tabela I. Milhas aéreas voadas e a composição das principais empresas em 1940.....	26
Tabela II. Número de companhias que receberam concessões ou estavam começando o funcionamento de cada ano (1945-1955).....	27
TABELA III – Relação de empresas aéreas no Brasil em 1948 e em 1968.....	31
Tabela IV - Trafego aéreo doméstico e estrutura industrial dos países com grandes sistemas domésticos.....	32
Tabela V – Composição de custos para as empresas aéreas de 2000 a 2006 em porcentagem.....	35
Tabela VI - Participação das empresas aéreas no mercado.....	39
Tabela VII - : Concentração de mercado aéreo no transporte de passageiros - Passageiro por Quilometro transportado 2008-2014.....	40
Tabela VIII – Aeronaves utilizadas na História da VARIG.....	57
Tabela IX – Evolução do preço do Barril do Petróleo em US\$ de 2001 a 2006.....	60
Tabela X – Evolução do Câmbio no Brasil – Relação: 1 dólar = x Real (dados do mês de novembro em cada ano).....	63
Tabela XI – Entrevistas trabalhadores Varig – Direitos trabalhistas I.....	74
Tabela XII - Entrevistas trabalhadores Varig – Direitos trabalhistas II.....	75
Tabela XIII – Exílio e vagas de trabalho.....	77
TABELA XIV – LÊNIN E A RELAÇÃO DOS BANCOS COM O DEUTSCHE BANK ALEMANHA INICIO DO SÉC. XX.....	80
TABELA XV - DEPOIMENTOS DO CASO AERUS.....	84
TABELA XVI – DEPOIMENTOS DO CASO AERUS II.....	85

Lista de figuras

Figura I – Dornier Do J Wal – P-BAAA.....	43
Figura II – Estrutura da Varig.....	53

1. INTRODUÇÃO

O objeto de estudo do presente trabalho é a compreensão da relação mais profunda do trabalho humano com a produção de capital. Para isso, estudar-se-á o contexto específico do caso da falência da empresa Viação Aérea Rio-Grandense (VARIG) e as consequências aos seus trabalhadores.

O esforço de entender que tipo de consequências a quebra da VARIG trás à sua massa laboral não pode ser realizado a menos que se compreenda qual a importância da empresa e de sua constituição para o estratégico desenvolvimento nacional bem como as relações de trabalho no capitalismo. O Brasil não pode obter grandes escalas de crescimento econômico salvo se resguardar um forte e bem estruturado setor aéreo comercial.

Isso se explica por historicamente o Brasil não haver logrado construir alternativas viáveis de transporte. A ausência de um mapeamento rodoviário, em especial nos primeiros anos de consolidação do capitalismo brasileiro, a completa falta de investimentos firmes no setor rodoviário ou hidroviário, coloca o setor aéreo como o grande promotor de transporte em um país com escalas continentais.

O início da industrialização brasileira a partir da revolução de 1930 possibilitou o salto e a consolidação da aviação civil iniciada em 1927. O Estado precisava tanto da aviação (não só como caráter propagandístico, mas também para fins de expansão populacional no território brasileiro) quanto a aviação precisava do Estado.

A aviação civil e o Estado têm fortes ligações que não podem ser ignoradas. As empresas que constituem esse mercado, tanto no Brasil quanto no mundo, são dependentes das políticas que asseguram seus lucros. Dada a baixa rentabilidade do setor cerca de 3% (HELMS, 2010 p.37) e a necessidade de organização do espaço aéreo nacional, seria impossível conceber um mercado sem atuação do Estado.

Ao longo de sua história, o Estado brasileiro interviu e cumpriu a agenda dos empresários do setor. As conferências nacionais da década de 1960 que uniam, em torno da discussão sobre o setor, empresários e o Estado. A principal pauta colocada era a necessidade do Estado não criar nem gerir uma empresa, pois seria prejudicial e formaria o monopólio do setor. No

entanto, a divisão do mercado aéreo brasileiro mostrou-se sempre a conformação de oligopólios.

Com a história da VARIG não foi diferente. Desde sua formação em 1927 utilizou largamente os auxílios da pátria. Primeiramente com ajudas em empréstimos e doações do governo do Rio Grande do Sul, a VARIG começa seus passos graças a essas atuações. Durante o segundo governo militar, do general Arthur da Costa e Silva, um dos atos que mais beneficiou a empresa foi realizado: o Estado entrega a maior empresa do setor do país, a Panair, à Varig. Anos depois, em 1975, a segunda maior foi adquirida também. A Varig a partir deste momento torna-se hegemonicamente a maior empresa do país e aquela que controlava o mercado.

Essa monografia busca entender através das características históricas, pelas quais passou a VARIG, dentro do desenvolvimento da aviação comercial brasileira, na sua formação e nos 79 anos em que atuou no país bem como a constituição do trabalho no modo de produção capitalista descrito por Marx e estruturado por Lênin.

Por isso, quando tratamos de analisar por quais condições e em que situações a empresa se consolidou e se solidificou, buscamos resgatar e reconstruir a história entendendo a essência do processo. Ao trabalhar nos primeiros capítulos a formação do mercado aéreo nacional a ideia central é entender em que mercado a empresa se inseria e, posteriormente com a história da Varig, compreender como a empresa chegou àquele patamar e como atingiu a hegemonia deste mercado.

Se combinamos isso à fase pela qual o capitalismo passa e se concretiza no século XX, o imperialismo descrito por Lênin e a concentração formadora de monopólios é possível observar que a Varig, dentro das características específicas tanto do país como do setor, passa por processo similar. A concentração de capital no setor aéreo é uma necessidade das empresas dado a carga de investimentos necessários para se atuar.

A VARIG tem ligação direta com a constituição da história da aviação brasileira e do próprio pioneirismo no setor. Apesar de não ser a primeira empresa formada no Brasil, na década de 1970 a Cruzeiro do Sul (antiga Sindicato Condor e primeira empresa do setor) é absorvida por ela.

A falência da empresa, bem como sua constituição, é marcada por controversas e discussões que geraram desde profundas investigações, CPI e disputas judiciais intermináveis. Apesar de a empresa estar bastante endividada no começo da década de 2000, até 2004 ainda era a maior empresa do setor. Sua lucratividade em 2003 apresentava-se positiva em 6,41%. Acima da média nacional e em números absolutos, muito acima de qualquer outra empresa. Por que o Estado deixou a empresa quebrar? Por que não estatizar uma organização e resguardar os direitos dos trabalhadores? O governo brasileiro não teve interesse em defender os interesses destes trabalhadores e manteve-se ao lado dos empresários.

O processo gerou uma intensa luta que continua até hoje. Trabalhadores da Varig não conseguiram apoio sindical e tiveram que criar o Trabalhadores do Grupo Varig (TGV) que contavam com associações filiadas, dentre elas, a APVAR (Associação de Pilotos da Varig) que intensificou as lutas e tentou durante anos defender seus direitos.

Por fim, procura-se apresentar como se desenvolveu a relação capital-trabalho no caso desta empresa em especial a partir de sua falência colocando como pauta que esta relação não se dá de forma humanizada, mas em conflitos de interesses entre as classes.

1.1 TEMA E PROBLEMA DE PESQUISA

A VARIG foi fundada em 07 de maio de 1927. Passou por 79 anos por diversos processos de fusões chegando a se tornar a maior empresa brasileira de aviação civil e uma das maiores do mundo, fazendo parte do grupo da Star Alliance (que reunia as maiores empresas do mundo no setor). (HELMS, 2010)

Apesar de toda a ascensão, a partir do final da década de 1980, a empresa começa um declínio vertical de seus rendimentos. A empresa atravessa um processo de falência único no Brasil a partir de 2006. Neste cenário caótico, seus trabalhadores cobraram uma postura do governo para que salvasse a empresa, estatizando-a e colocando-a sob controle dos seus trabalhadores.

O sindicato nacional dos trabalhadores aéreos, filiado a Central Única dos Trabalhadores (CUT), encontrava-se na retaguarda do processo, e com sua direção completamente vinculada

ao governo do e ao Partido dos Trabalhadores procurando refrear o assenso das lutas sindicais.

Com essa mudança de paradigma da CUT (deixando de lutar pelos interesses dos trabalhadores), os pilotos da empresa, buscam uma alternativa de luta pelos seus direitos. Essa alternativa foi encontrada na Associação de Pilotos da Varig, APVAR, para enfrentar o imobilismo do Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA) e tentar impedir o golpe que, tanto o governo quanto a direção da empresa, estavam prestes a dar nos trabalhadores da antiga empresa.

A falta de estrutura que pudesse absorver os trabalhadores da antiga empresa e logo sua exclusão do mercado de trabalho ativo coloca em xeque todo o setor aéreo numa crise instaurada, a partir de 2006, que se arrasta até os dias de hoje e que propõe ao governo a única posição de privatizar, ainda mais, o setor e abri-lo ao mercado externo.

Mas afinal o que teria feito com que um trabalho de grande *status* social, como gozavam os tripulantes e trabalhadores do setor aéreo em geral, passasse a ser usado como mera expressão de aumento de lucro das grandes empresas privadas em especial a partir de 2006? Como a falência repentina de uma das maiores empresas de aviação do mundo teria levado milhares de trabalhadores ao desemprego e a ausência de direitos básicos de todo trabalhador?

O que se pretende nesse estudo é fundamentar justamente essas questões através da análise do que aconteceu realmente com os trabalhadores da antiga empresa.

1. 2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo Geral

Identificar que influências tiveram a falência da empresa VARIG sobre os seus trabalhadores e como isso afetou seus direitos trabalhistas.

1.2.2 Objetivos Específicos

- a) Analisar o desenvolvimento do setor de aviação civil no Brasil.
- b) Reconstruir e analisar a história da companhia VARIG desde sua fundação até sua falência.
- c) Analisar como foi o processo de venda da empresa e relacionar as ações dos trabalhadores neste processo.
- d) Dissertar as consequências para os trabalhadores do processo de falência e venda da empresa.

1.3 JUSTIFICATIVA

O presente trabalho tem um foco na classe trabalhadora em especial àquela que, durante anos, dedicou-se a Varig e lutou por seus direitos quando a empresa apresentava sérios sinais de crise e não havia mais possibilidades de recuperação. Com uma dívida considerada impagável e, apesar de ainda apresentar um serviço de altíssima qualidade e elevada lucratividade, veio a decretar falência no ano de 2006.

A relevância do presente estudo encontra-se na tentativa de alinhar as teorias baseadas naquilo que propõe Marx sobre a sociedade, em relação ao modo de produção capitalista e a luta de classes nele inserida, contrapondo a realidade, colocando à prova a concentricidade da teoria marxista da exploração dos trabalhadores.

A necessidade aqui presente é mostrar que todos esses trabalhadores que sofreram as mazelas de perda de emprego, salários, aposentadorias e direitos de forma geral que eles estavam acima da organização da VARIG, faziam parte da classe trabalhadora e não poderiam limitar-se ideologicamente a uma defesa inconsequente da empresa.

Dirigentes da VARIG como o Ruben Berta criaram fortes mecanismos para ganhar os trabalhadores na construção de um projeto empresarial cujos retornos financeiros fossem elevados ao capital. A Fundação Ruben Berta, descrita nas próximas páginas, é o melhor exemplo disso. A ideia de retornar uma parte dos lucros aos empregados da empresa e excluí-los de se entender enquanto classe possibilitou que esses trabalhadores não ingressassem nas

fileiras sindicais de forma consistente. Não lutassem conjuntamente com funcionários de outras empresas que sofriam o mesmo tipo de exploração.

Através da análise histórica de um ponto específico: as consequências aos trabalhadores da antiga empresa aérea; elabora-se: como a estrutura alienante do trabalho humano não dignifica o homem, mas o transforma em fator de produção de capital.

Ao estudar as causas de declínio e de falência da empresa, bem como o que acarreta a toda uma parcela do proletariado brasileiro. A relevância da pesquisa encontra-se na desmistificação da ideia de que o modo de produção capitalista encontra-se em um estágio humanizado, mas pelo contrário, apresenta o mesmo estágio de desumanizado trabalho e condições de reprodução do capital.

O fato ocorrido com a VARIG que culminou na sua falência em 2006 e colocou seus trabalhadores em condições de total ausência de direitos trabalhistas, mostra que o capital ainda apresenta sua sede pela reprodução desenfreada, tal como propõe Marx e seus autores subsequentes.

2. METODOLOGIA

Um dos principais focos do entendimento do presente trabalho passa pela compreensão de sua utilização metodológica como um dos pilares centrais para a análise e a compreensão do conjunto de ideias nele proposto.

Para tal, é necessário, em primeiro lugar, reconhecer que este trabalho não é uma obra isolada da constituição social, que o envolve. Mais especificamente da construção social e econômica do modo de produção capitalista. Para trabalhar tais questões é preciso ir ao ponto mais profundo de discussão da metodologia.

Ao elaborar sobre as questões do método científico, Marx (1859) esclarece que a tarefa de estudar determinado tema tem seu ponto de partida o concreto e a totalidade. No entanto, no que tange as determinações, se partimos da totalidade em seu estado bruto, ou seja, caótica; e não extraímos dela suas determinantes mais simples, não chegaríamos senão a ter poucos, vagos fenômenos do todo.

Por exemplo, na economia, partir da população, que constitui a base e o sujeito do ato social da produção no seu conjunto. [...] A população é uma abstração quando, por exemplo, deixamos de lado as classes de que se compõe. (MARX, 1859 p. 15).

O método do Marx consiste em extrair da totalidade aparentemente caótica aquilo que são seus determinantes mais fundamentais. Isso é, e só pode ser, efetivado por meio do poder da abstração. Assim como um cientista de laboratório utiliza microscópios, o cientista social utiliza as abstrações para reconstruir o pensamento o concreto pensado.

Realizar tais abstrações nem sempre é uma tarefa simples como aponta Kosik (1985). Uma vez que os fatos em si não se apresentam diretamente ao homem, cabe ao cientista o esforço de, ao observar como o fenômeno se manifesta, separar a aparência de sua essência. A análise do dinheiro, por exemplo, como meio de troca seria só a aparência do processo, sendo sua essência as mais profundas relações sociais que ele representa.

No conceito de totalidade apresentado por Kosik (1985) o conhecimento humano não vem do proposto tanto por positivistas, que reduziram o mundo real a uma única dimensão e sob um único aspecto que o autor destaca como sendo o mundo das relações quantitativas, quanto por idealistas; mas: “a realidade é, portanto, concebida como um todo indivisível de entidades e

significados.” (KOSIK, 1985 p.24) Sendo assim, só mediante a abstração, a tematização e a projeção se isolariam determinadas zonas deste mundo inexaurível.

O autor caracteriza, ainda, que existem os fatos determinantes e os auxiliares para a compreensão do contexto dessa totalidade. A partir dessas abstrações e destes determinantes, o próximo passo ao método científico é retornar ao ponto de partida, ou seja, ao concreto. Porém agora houve uma mudança qualitativa, da totalidade: “desta vez não como uma representação caótica de um todo, porém como uma rica totalidade de determinações e relações diversas” (MARX, 2008, p. 258). Por isso, Marx define o método como “O método que consiste em elevar-se do abstrato ao concreto [...]”(MARX, 2008, p. 259).

A tarefa para realizar essa abstração encontra-se na ideia descrita por Kosik (1985) como cisão do todo. Como o homem não pode conhecer o real a não ser extraíndo os fatos do contexto isolando-os e tornando-os relativamente independentes, apresenta-se necessário a separação entre elementos essenciais e secundários.

Ainda é preciso apresentar uma ressalva. Por mais que seja impossível conhecer o real sem extrair fatos e isolá-los, as partes e a totalidade não são independentes. Não é possível tornar as partes separadas da totalidade (como uma abstração idealista). O todo é a soma das partes, mas a relação dialética entre essa interação.

O debate metodológico do Marx vai além dos seus conceitos de concreto e de totalidade. Neste ponto torna-se necessário reconhecer e mensurar a importância dada pelo autor ao trabalhar em suas obras a relação dialética, o materialismo histórico e ao materialismo dialético.

A dialética não enceta no pensamento marxista tampouco no hegeliano. Ao estudar sobre os princípios da dialética, Konder (1998), aponta como sendo um de seus formuladores o filósofo grego Heráclito com sua máxima: “Um homem não toma banho duas vezes no mesmo rio. Por quê? Porque da segunda vez não será o mesmo homem e nem estará se banhando no mesmo rio (ambos terão mudado).” (HERÁCLITO apud KONDER, 1998, p. 9).

O conceito de “verdade”, tão buscado pelos filósofos e cientistas, não se apresenta como algo absoluto, puro, mecanicamente estruturado, mas dialético; mudando de acordo com os processos históricos. Marx (1859) tem afincado ao tratar desta questão por diferenciar sua

metodologia de outros economistas preocupados em buscar uma lei natural de verdade absoluta.

[os economistas] Pretendem prioritariamente (cf. Mill) apresentar a produção [...] como sujeita a leis eternas da natureza, independentes da história; o que é uma boa ocasião para insinuar que as relações burguesas são leis naturais e indestrutíveis da sociedade in abstracto. (MARX, 1859 p.7)

No desenvolvimento do modo de produção capitalista existe uma condição de para a forma de apropriação: é feita através da propriedade privada. Isso exige que as instituições protejam essa forma de propriedade. O Estado deve garantir no modo de produção capitalista através “da justiça, da polícia etc.” (Idem, p.8) salvaguardar essa forma de apropriação. Não porque ela é natural ou porque seja eterna ou a melhor forma de acumulação, mas porque desta forma permite manter os privilégios da classe dominante.

O projeto de dialética em Hegel é criticado por Marx em seu caráter idealista. Em suma a análise de Hegel apresenta a concepção de que o real e o concreto eram resultado do pensamento humano.

Eis por que Hegel caiu na ilusão de conceber o real como resultado do pensamento que, partindo de si mesmo se concentra em si mesmo, se aprofunda em si mesmo e se movimenta por si mesmo; ao passo que o método que consiste em elevar-se do abstrato ao concreto é, para o pensamento, apenas a maneira de se apropriar do concreto, de o reproduzir na forma de concreto pensado; porém, não é este de modo nenhum o processo de gênese do concreto em si. (MARX, 1859)

Marx inverte esta lógica e aponta:

O concreto é concreto por ser a síntese de múltiplas determinações, deste modo, unidade da diversidade. O pensamento é, então, processo de síntese, não como ponto de partida, mas como resultado, por mais que seja o verdadeiro ponto de partida. (MARX, 1859).

Vimos, então, que a concepção metodológica marxista apresenta-se partindo do concreto, realizando as abstrações daquilo que são as relações mais simples e determinantes e retornando ao concreto organizado do pensamento e a totalidade. Como apontado, também existe a relação materialista invertendo a proposição dialética hegeliana.

Hegel havia de antemão dado um salto quando propõe que “[...] para Hegel, o objeto pode ser conhecido pelo sujeito.” (MORENO, 2007 p.13). A partir disso, Hegel tem o que Moreno destaca como sendo seu grande mérito: o de tentar construir um método que permitiria captar a totalidade dos conteúdos (MORENO, 2007 p.13). Ou seja, em Hegel, não há a unidade simples dos objetos, mas a compreensão da totalidade.

O segundo aspecto importante de ressaltar no pensamento hegeliano passa pela compreensão da gênese ou movimento, segundo o qual a construção do conhecimento e de seu objeto é dinâmica, passando de um conceito a outro.

Isso levou Moreno a resumir as leis hegelianas nos seguintes aspectos:

- 1) essa gênese é contraditória, avança por meio de negações; 2) essas negações dão origem a dois métodos ou, se preferir, duas etapas no movimento do pensamento – o entendimento e a razão; 3) a gênese do conhecimento leva a uma superação ou enriquecimento por meio de negações relativas e não absolutas, isto porque toda superação é dialética é, por um lado, conservação de algo e, por outro, supressão, é um superar suprimindo e conservando; por fim, 4) Hegel descobre as leis do salto de quantidade em qualidade e da negação da negação. (MORENO, 2007 p.15)

Outra parte importante do debate metodológico do presente trabalho busca a união de teoria e prática tentando recuperar “[...] métodos que são verdadeiros e também torna-los úteis para a ação.” (MORENO, 2007 p.22). Isto seria definido por Marx em sua obra a ideologia alemã, como sendo a práxis, a união da teoria com a prática.

Em sua crítica ao materialismo de Feuerbach “consiste em que o objeto, a realidade, a sensibilidade, só é apreendido sob forma de objeto ou de intuição, mas não como atividade humana sensível, como práxis, não subjetivamente” (MARX, 1987 p.11). Neste sentido, a Feuerbach faltou entender a atividade humana como atividade objetiva.

Se pudesse resumir a base metodológica do presente trabalho seria em primeiro lugar a ideia de uma verdade processual em constante movimento através das contradições sociais e, neste caso, a ideia de luta de classes proposta por Marx. A ideia central das contradições das classes sociais, exploradores do trabalho humano em busca da valorização da sua apropriação, de um lado; e por outro, os explorados que dependem, no caso do capitalismo, unicamente da venda de sua força de trabalho.

Por fim, é também inseparável a ideia da conexão das economias e portando é preciso entender o aspecto do mercado nacional e internacional e, para tanto, a relação da economia dependente com a dos países imperialistas, como propôs Lenin (1991) e, também, a relação da lei do desenvolvimento desigual e combinado na economia, proposto por Trotsky (2007). Em segundo aspecto, a união indissociável de teoria e prática. A atividade humana como transformadora do objeto, baseada na prática como propôs Marx. Este trabalho, então, não tem a intenção de servir apenas nos vínculos acadêmicos e investigativos, mas a ser uma obra que intervenha na vida material a fim de transformá-la. “Os filósofos se limitaram a interpretar o mundo de diferentes maneiras, o que importa é transformá-lo.” (MARX, 1987 p.14).

O presente trabalho realizou e extraiu de outros meios uma série de entrevistas com trabalhadores (hoje credores da massa falida da Varig). Essas entrevistas não devem ser entendidas por meio de empirismo lógico, nesse caso, estaríamos caindo na ideia de entender apenas a aparência do fato. As entrevistas apresentadas servem como forma de análise da vida material destes trabalhadores que sofreram tais moléstias com a falência de seu trabalho e sua fonte de renda.

Para conseguir alcançar tais objetivos propostos com esta metodologia a ideia em buscar na história recente as repostas pelas quais o movimento de trabalhadores da Varig sofreu sucessivas derrotas, tanto em direitos trabalhistas quanto em defesa dos empregos. Mas torna-se indissociável a busca nos clássicos da economia e da teoria marxista da exploração do trabalho para entender a essência de tal realidade concreta. Além disso, o presente trabalho também propôs uma série de entrevistas com os trabalhadores para tentar entender seus posicionamentos e reconstruir a história.

Para expor as condições pelo rico processo através do qual a Varig passou, é preciso atenuar que, o presente trabalho, usou principalmente fontes primárias em específico trabalhadas nos dados da ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) e nas entrevistas. Mas também usou fontes secundárias dos trabalhos de Helms (2010), Ribeiro (2008) e Bartolotti (2012) para a reconstrução da história específica da Varig; e Anderson (1979) para a construção do mercado aéreo brasileiro.

O trabalho tem caráter explicativo para expor os dados a partir da reconstrução e recuperação da história como decisivo para entender o processo dinâmico do mercado e como a falência se integra a ele.

Por fim, é importante salientar que as entrevistas foram realizadas de forma muito aberta permitindo aos entrevistados remontarem suas experiências e sua história. Foram realizadas 5 entrevistas com os seguintes profissionais: Comandante, Comissário de bordo e Chefe de Comissários contemplando a atual configuração de tripulação aérea.

O norte das perguntas para direcionar era o seguinte:

- a. Que cargos o (a) senhor(a) ocupou? Por quanto tempo?
- b. Como era trabalhar na VARIG? Conte um pouco sobre sua experiência
- c. Como foi o processo de falência da empresa?
- d. Qual foi o papel do governo neste processo?
- e. Que papel cumpria o sindicato? E as outras instituições (Associação de Pilotos da Varig, Trabalhadores do Grupo Varig, etc.)?
- f. Como foi o processo de lutas para tentar salvar a empresa?
- g. Que perdas materiais o senhor(a) destacaria que os trabalhadores sofreram?

A partir destas perguntas como centro pode-se desenvolver uma pesquisa para explorar os dados e por isso preferiu-se realizar entrevistas com maior liberdade. Aliado a isso, foram agregadas entrevistas realizadas pela Bartolotti em sua obra. Aquelas que foram realizadas por ela apresentam ao final a fonte estabelecendo a relação.

3. A HISTÓRIA DA AVIAÇÃO NO BRASIL (1927-1975)

3.1 Surgimento e a Primeira Guerra

Poucos países tem tanta influencia na história da aviação como o Brasil. Foram 113 anos desde o primeiro avião motorizado com combustão a gasolina decolar pelos campos de Paris pilotado por seu inventor, o brasileiro Alberto Santos Dumont. Este gesto marcaria a exploração dos céus como importante pauta econômica no desenvolvimento das nações e selaria para sempre a entrada do país como respeitável agente no desenvolvimento da aviação.

Apesar da invenção das aeronaves ter ocorrido ainda no começo do século XX, foi apenas a após da primeira guerra mundial que este veículo se tornaria utilizado como meio de transporte. Anderson destaca a importância da indústria bélica instalada na transformação da aeronave como transporte.

O transporte aéreo começou com o término da primeira guerra mundial. Redes de rotas domésticas se espalharam pela Europa e Estados Unidos para aproveitar o desenvolvimento da tecnologia aeronáutica e as facilidades da fabricação de aeronaves que tinha ocorrido durante a primeira guerra. (Anderson, 1979 p. 39).

Não é inédita a importância da indústria bélica no desenvolvimento capitalista. Pelo contrário, a base de sustentação do capital no que tange ao desenvolvimento tecnológico passa pelos contraditórios caminhos da destruição humana.

A relevância deste tipo de atividade produtiva principia com a formação de novas mercadorias, como aponta, por exemplo, Vieira (1989), ao abordar sobre a história do torno como ferramenta e como organização produtiva faz um destaque especial ao desenvolvimento da Máquina Ferramentas com Controle Numérico (MFCN), considerada pela Comissão Nacional de Tecnologia, Automação e Progresso Econômico dos Estados Unidos o mais significativo aperfeiçoamento tecnológico fabril desde o conceito de linha de montagem.

Basicamente a MFCN é a máquina-ferramenta convencional em que o comando das operações é realizado por um computador a ela acoplado. [...] Este sistema foi primeiramente tentando por John Parsons para usinar hélices para helicópteros da Força Aérea Norte-Americana. Parsons usava a computadores para situar os furos, quando teve a ideia de usá-los para posicionar a furadeira. Tomando conhecimento da iniciativa, a Força Aérea contratou o Instituto de tecnologia de Massachussets para desenvolver a ideia de Parsons. Ao fim da década seguinte, em 1958, as primeiras Máquinas Ferramentas com Controle Numérico foram apresentadas a técnicos e empresários do setor de máquinas-ferramentas. (VIEIRA, 1989, p. 77).

A utilização da indústria de armamentos e guerra configura, para além de formador de novas mercadorias, uma saída de quebra dos ciclos e de recuperação das crises econômicas. Marx aponta a inevitabilidade dos ciclos de crise econômica, dados pela lei da queda tendencial da taxa de lucro, que determina que pela própria lógica acumulativa do capitalismo, e por sua composição orgânica do capital, a taxa de lucro estaria, contraditoriamente, enfrentando ciclos de crise econômica.

Apesar disso, existem contra tendências pelas quais o capitalismo poderia reverter ou postergar o quadro de crise. A principal medida seria enfrentar, em primeiro lugar, a “anarquia que reina na produção” (ENGELS, 2008, p.51) e para isso torna-se necessário e inevitável a unidade do capital em blocos monopolísticos, dado que a tendência do capital é de capitais maiores se apropriarem de capitais menores. A história do capitalismo tem sido a história da formação de monopólios.

Lenin destaca como a fase imperialista do capitalismo, onde a formação dos monopólios deixa de ser secundário e passa a ser o central do capitalismo. De sua vasta análise sobre a temática é possível destacar em sua síntese:

Assim, o resumo da história dos monopólios é o seguinte: 1) Décadas de 1860 e 1870, o grau superior, culminante, de desenvolvimento da livre concorrência. Os monopólios não constituem mais do que germes quase imperceptíveis. 2) Depois da crise de 1873, longo período de desenvolvimento dos cartéis, os quais constituem ainda apenas uma exceção, não são ainda sólidos, representando ainda um fenómeno passageiro. 3) Ascenso de fins do século XIX e crise de 1900 a 1903: os cartéis passam a ser uma das bases de toda a vida económica. O capitalismo transformou-se em imperialismo. (LENIN, 1991 p. 22)

O avanço do imperialismo que levou a partilha do mundo em áreas de influência e escoamento da produção, para realização do lucro, eleva a importância do desenvolvimento militar a outro patamar. Portanto, Ernest Mandel, faz a seguinte exposição sobre o tema que demonstra a real relevância do desenvolvimento desse setor:

A época do imperialismo não se caracteriza pela falta de capital, mas por um relativo excedente de capital. O investimento militar, agora, exerce o papel extremamente útil e cada vez mais essencial de “mercado alternativo” [...] A época imperialista está caracterizada pela produção de armas e pela corrida armamentista. Esta é a época do militarismo generalizado e de ideologias que justificam e glorificam o militarismo. É a época do “Estado forte”. (MANDEL, 1995, p.39)

Caracterizando justamente o que é a produção de novas mercadorias como a citada anteriormente, Vieira (1989).

Mandel prossegue ainda sua argumentação do que é o desenvolvimento armamentista refinando seu papel central:

Mas a corrida armamentista e o militarismo não são fins em si. Eles têm uma função sócio-política precisa na sociedade capitalista. O “Estado forte” é um instrumento nas mãos de cada potência imperialista, através do qual cada uma busca consolidar e estender a sua fatia do mercado mundial. Ele é, em última instância, um instrumento para resolver à força conflitos interimperialistas. Torna possível a conquista e manutenção de colônias. Possibilita a divisão do mundo entre Estados imperialistas por um lado, e colônias e semicolônias pelo outro. Possibilita que o capital monopolista, em uma época de radicais e crescentes conflitos de classe empregue a força bruta para quebrar a unidade do movimento operário organizado. [...]

A crescente suscetibilidade do imperialismo/capitalismo monopolista à crise, força o capital monopolista a buscar uma saída para a crise através da contra-revolução e da guerra. (MANDEL, 1995, p.39)

Na aviação a situação se desenvolveu de forma similar à descrita anteriormente. Os primeiros anos os avanços tecnológicos promovidos pela corrida armamentista proporcionaram a válvula de princípio para a implantação da aviação comercial e sua expansão para o mundo.

O próprio suicídio cometido por Santos Dumont¹, um dos pais da aviação, manifestando toda a angústia que a busca por mercados e a irracionalidade destrutiva dos meios de salvação dos ciclos de crise do capitalismo lhe causaram ao usarem sua invenção como meio militar de destruição. Tal ato não frearia a ferrenha disputa entre as burguesias nacionais pela acumulação de seus capitais e nem o avanço militar aeronáutico.

Dadas as pré-condições colocadas no que tange a formação da guerra a gênese do transporte aéreo pôde ser fomentada.

3.2 Primeiros anos da aviação brasileira

O marco que se pode citar como os primeiros passos da aviação comercial no Brasil só teve origem quase 10 anos após o término da primeira guerra mundial. Em 1 de janeiro de 1927 decola do Rio de Janeiro, com destino a Florianópolis, o voo que daria início às operações da aviação comercial no Brasil. A empresa Alemã, Condor Syndikat, que conduziu este voo, tinha por objetivo expandir as vendas de aviões e material alemão no exterior estudando a possibilidade de tráfego aéreo civil na América do Sul e Central.

O interesse de expansão comercial Alemão para América não era inédito. Em 1919, um dos fundadores da Condor Syndikat, Peter Paul von Bauer, havia sido um dos fundadores da empresa colombiana Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA), segunda empresa civil aérea a ser fundada no mundo e a primeira do continente americano.

Através da SCADTA, a Alemanha tentou expandir seu controle sobre o tráfego aéreo americano com uma rota para os Estados Unidos, sendo impedida por falta de autorização do

¹ O aviador Alberto Santos Dumont comete suicídio em 23 de julho de 1932. Apesar das controvérsias a respeito das causas de sua morte, foi atestado por camareiras que encontraram o corpo que de fato se tratava de um suicídio (CIOFFI, 2011). O motivo foi o falso laudo médico promovido durante a ditadura Vargas para encobrir o suicídio (GUEDES JUNIOR, 2006). Apesar disso, acredita-se que o motivo real do suicídio tenha sido o uso militar dos aviões. em seu livro, Santos-Dumont, deixa claro sua posição contrária a tal utilização.(SANTOS-DUMONT, 1918).

governo. A partir deste fato, as empresas se veem obrigadas a buscar novas alternativas de mercado.

Menos de um mês após o voo da Condor no Brasil, em 26 de janeiro de 1927, o então ministro da viação e obras públicas, Vitor Konder, muito impressionado com a alta tecnologia do bimotor alemão, assina a autorização para que a empresa desenvolva suas atividades em solo brasileiro.

A empresa passaria a atuar no mercado com a linha Porto Alegre – Rio de Janeiro com extensão, ainda, de 160 milhas para o Rio Grande (RS), que mais tarde seriam transferidos a Varig.

O empresário Alemão Otto Ernest Meyer observa a grande oportunidade de investimento que se abria no mercado brasileiro para a aviação e, com apoio da Condor Syndikat (que se tornaria acionista da VARIG), começa a atuar no setor aéreo brasileiro em 22 de fevereiro de 1927 com a linha Porto Alegre – Rio Grande (RS), com escala em Pelotas. Apenas em 7 de maio de 1927 a companhia seria oficializada a com o nome de Viação Aérea Rio Grandense (VARIG).

Neste ponto é possível o leitor indagar os motivos de a Alemanha expandir seu mercado com tanto vigor pela América Latina. Anderson (1979) vai explicar tal fato através das restrições que o governo alemão sofria na Europa em virtude da derrota na primeira guerra. “Restritos pelos Aliados nas suas atividades aeronáuticas na Europa, a Alemanha patrocinou operações locais organizadas como companhias nacionais na América Latina, o que assegurou um tratamento mais simpático dos países latinos.” (ANDERSON, 1979, p.39).

É possível elucidar a necessidade Alemã de expansão comercial não só aérea, mas a tentativa de exportar sua produção. A importância de explorar novos mercados para realização do lucro encontra-se, em base, na mercadoria ter como característica possuir valor de troca. Somente através da venda é possível que o capitalista obtenha a valorização de seu capital e a partir daí a primeira necessidade de expansão comercial.

Marx destaca para tal questão a relação de valor de uso e valor de troca, como os dois fatores que compõem a mercadoria. Pode se caracterizar o valor intrínseco a mercadoria da seguinte forma: “A mercadoria é, antes de tudo, um objeto externo, uma coisa que, por suas propriedades, satisfaz as necessidades humanas, seja qual for a natureza, a origem delas,

provenham do estômago ou da fantasia” e prossegue: “A utilidade de uma coisa faz dela um valor-de-uso.”(MARX, 2012 pp.57 e 58). Quanto ao valor de troca, Marx (2012), define “na relação quantitativa entre valores de uso de espécies diferentes, na proporção em que se trocam, relação que muda n tempo e no espaço. [...] Qualquer mercadoria se troca por outras, nas mais diversas proporções [...]” (MARX, 2012 p.58).

Ora, se pensarmos na relação que Marx (2012) faz para qualificar a circulação de capital no esquema por ele elaborado: D-M-D’. Então para que o capital se valorize através do modo de produção capitalista é preciso realizar a venda dessa mercadoria, ou seja, realizar seu valor de troca.

Para além disso, é preciso destacar a busca do capital por novas fontes de fatores de produção (matéria prima e mão de obra) em especial como medida de valorização acima do valor. Uma das medidas anticíclicas do capitalismo é a exploração de trabalhadores de outros países, nos quais, o custo unitário do trabalho seja relativamente menor e a mercadoria possa se realizar acima do seu valor.

Ribeiro (2008) tenta dialogar com a migração Alemã como fonte de uma formação cultural que levou as primeiras empresas brasileiras (ambas de capital Alemão) a se instalarem na região sul, na qual a migração ocorreu de forma mais intensa.

“Em meados do século XIX a América do Sul recebeu um grande contingente de imigrantes alemães, que formaram uma minoria importante e de grande atuação no cenário econômico americano, atuando como comerciantes, industriais e principalmente, agricultores. Estes imigrantes formaram colônias etnicamente homogêneas, mantendo escolas e instituições próprias, além de grande intercâmbio com a Alemanha, mantinham-se integrado com a sociedade.” (RIBEIRO, 2008, p.32)

A ressalva que deve ser notada aqui é que este elemento pode ter sido de fato um meio facilitador, mas o determinante, ainda, era a necessidade material de expansão econômica Alemã, que não poderia ser feita pela Europa. O fato de imigrantes Alemães se instalarem no Brasil no século XIX foi um agente facilitador tanto pela questão ideológica nacionalista quanto pela questão de conhecimento maior de mercado.

3.3 Aviação e desenvolvimento

A partir da entrada e do início da aviação civil no país há um salto econômico proporcionado pela nova tecnologia que reduz tempo de transporte de mercadorias, pessoas e capital. Nesse aspecto não é difícil afirmar que com a chegada da nova tecnologia em “terras tupiniquins” o desenvolvimento econômico floresce de maneira significativa.

Se considerarmos que, segundo o destaque dado por Anderson (1979), o interior do Brasil possuía condições de economia precária e com falta de meios de transporte que pudesse atender a população local com suprimentos de alimentos, falta de estrutura para educação ou saúde o que inviabiliza concretamente o setor industrial de se instalar em diversas áreas.

Neste caso a produção industrial teria seu foco centrado nas cidades de maior urbanização com melhores condições para que a força de trabalho pudesse se reproduzir. Outras cidades menores, sem condições de transporte adequadas, ficam a margem deste processo ou se tornam campos agrícolas que sustentam os centros.

Para além disso, as condições de transporte e de expansão agrícola, uma vez que produtos perecíveis tem um tempo de durabilidade é crucial a redução do tempo de transporte para que a produção em áreas mais distantes das cidades industriais. Nesse sentido a aviação auxilia no processo de distribuição de alimentos.

“É concebível que dentro de uma estrutura favorável de forças (políticas, educacional, higiene), as aeronaves possam dar impulso para essa utilização de riqueza diversa e extensiva do Brasil que permitam adquirir o status de industrial dominante (a despeito das imitações de combustível) de uma América do Sul muito mais desenvolvida” (ANDERSON, 1979, p12)

Em uma análise comparativa pode-se afirmar que o setor aéreo brasileiro chega para cumprir uma alternativa de transporte com impacto comparável, segundo Anderson (1979), ao das ferrovias durante o pós-guerra.

Quando falamos sobre os avanços econômicos trazidos pelo desenvolvimento do setor aéreo é importante frisar em que condições essa nova tecnologia chega ao país e a que interesses ela vai servir.

Neste caso o primeiro passo importante é observar a ideia trazida pela lei do desenvolvimento desigual e combinado de Trotsky. Segundo as conclusões inferidas pelo autor, nesta nova etapa do capitalismo mundial, as tecnologias são transmitidas de forma a desenvolver um setor, mesmo que outros permaneçam em atraso. Por isso em alguns países como na antiga Rússia pré-revolucionária era possível vislumbrar a realidade do convívio entre um país com diversas características pré-capitalistas e feudais, aliado com setores industriais de grande desenvolvimento com um proletariado organizado (TROTSKY, 2007).

Neste sentido, a aviação nacional trás da mesma forma avanços significativos com relação à redução de tempo do transporte, num país que não havia realizado reforma agrária, com condições de ensino precárias e voltadas as elites e com um sistema político democrático bastante rudimentar dominado por oligarquias, em especial a cafeeira.

O capitalismo não havia realizado suas tarefas básicas da democracia burguesa para se desenvolver de forma plena. Como havia logrado fazer nos Estados Unidos e na Europa.

Outro aspecto encontra-se na relevância que o desenvolvimento de um setor de transportes no Brasil tinha em relação ao interesse das elites dos países economicamente dominantes. Para além do interesse de lucratividade das empresas aéreas em específico, é importante citar o interesse geral do mercado no que tange a aceleração da circulação de suas mercadorias.

Marx (2012) vai abordar como funciona a circulação de mercadorias e como é relevante para o setor produtivo, afinal a única forma de realização do lucro é através da venda da mercadoria. Se não se concretiza a venda, o objeto em questão deixa de ser mercadoria por não concretizar seu valor de troca.

Assim sendo, é impossível imaginar a aviação brasileira sendo desenvolvida pelo capital externo (em principio alemão, porém depois francês e americano) sem um projeto do capitalismo imperialista buscando local para escoar sua produção e almejando disputar os recursos naturais e a mão de obra do país explorado. Anderson destaca, por exemplo: “Inutilidade de certos transportes de mercadorias como a coca cola entre cidades litorâneas, na década de 1950.” (ANDERSON, 1979, p.31).

3.4 Desenvolvimento aéreo

Dadas as condições para surgimento da aviação no mundo e no Brasil, bem como os impactos econômicos e interesses das elites empresariais estrangeira e brasileira, sendo esta segunda apenas como aliada externa para dar suporte e almejar parte dos lucros das multinacionais. A aviação comercial no Brasil começa seu desenvolvimento a partir de 1927 apenas com a Sindicato Condor com atuação mais consistente e a VARIG fazendo apenas um serviço secundário de voo.

A única empresa que se encontrava em funcionamento além das duas citadas acima era a francesa Aéropostale que fazia apenas serviço de correio com rota entre Natal e Buenos Aires. (ANDERSON, 1979).

Pode-se dizer que a aviação começa a se consolidar de fato somente a partir da década de 1930, cujos acontecimentos marcam as primeiras regulamentações do setor e o surgimento de novas companhias que se tornariam empresas gigantescas e monopolizaram o setor aéreo.

Em 1930 a companhia americana Pan American Airways adquire a empresa NYRBA (New York, Rio e Buenos Aires, que operava de Miami a Buenos Aires) e começa a operar um serviço doméstico na costa leste do Brasil com sua subsidiária, Panair. (ANDERSON, 1979)

A Panair viria anos mais tarde a se tornar a maior empresa de aviação brasileira durante décadas. Logo após o início das suas atividades, em 1933, já estava em franca competição com a Condor, em serviços para o interior do Brasil.

Em 1931, surge o serviço da Linha Postal Militar Brasileira Rio-São Paulo. Que inicia o processo de ligação entre a aviação e os militares, a Linha Postal Militar Brasileira torna-se uma importante companhia no cenário nacional. No mesmo ano é criado pelo governo de Getúlio Vargas o Departamento de Aeronáutica Civil criado dentro do Ministério de Transporte e Obras Públicas para estudar e resolver problemas da Aviação Civil.

Somente em 1932 surgem os primeiros traços de regulamentação da aeronáutica, na legislação (ANDERSON, 1979). O Decreto nº 20.914, de 6 de Janeiro de 1932 é a primeira legislação

para regular os serviços aeronáuticos civis. Dentre outras medidas o decreto disserta em especial acerca da soberania nacional com relação ao espaço aéreo brasileiro dando plenos poderes para que apenas o Governo Federal, por intermédio do Departamento de Aeronáutica Civil, pudesse regular a aeronáutica civil. (BRASIL, 1932).

Outro aspecto importante do decreto está em seu art.3º que determina que: “O espaço aéreo nacional é franqueado à circulação das aeronaves, com as limitações estabelecidas neste decreto e na forma dos regulamentos expedidos.” (BRASIL, 1932). Com essa determinação pode-se mostrar como seriam as futuras disputas por linhas aéreas nacionais e internacionais dentre as empresas que será abordado mais adiante.

Em 1933 é organizada uma nova companhia que viria a ser a terceira maior nos anos de hegemonia da VARIG, nos anos 1970: A VASP. Entre 1933 e 1935 a empresa passou por problemas financeiros que levaram o Estado de São Paulo a estatizar a empresa tornando-a a única empresa estatal do ramo que competia com as gigantes privadas. Em 1939 a empresa viria a adquirir, ainda, a primeira companhia totalmente brasileira, Aerolloyd Iguassu S/A.

Em 1938, é assinado, durante o período de ditadura do presidente Getúlio Vargas, o DECRETO-LEI Nº 483, DE 8 DE JUNHO DE 1938. Instituído o primeiro código brasileiro a respeito do espaço aéreo. O Estado regulamenta as questões da soberania do espaço aéreo nacional defendendo, dentre outros pontos, a soberania nacional.

Em 20 de janeiro de 1941 um dos fatos mais importantes na apreciação da aviação civil nacional é protagonizado pelo presidente Getúlio Vargas, a criação do Ministério da Aeronáutica. Procurando por apoio político-militar e com a recente aliança com a aeronáutica americana, Vargas assina o Decreto 2961, criando tal ministério que determina o controle aéreo, agora não mais pelo governo federal, mas pelo poder militar. (RIBEIRO, 2008)

“O novo ministério estabeleceu a fusão das aviações da Marinha e do Exército numa só corporação, denominada Forças Aéreas Nacionais, e que teria seu nome mudado para Força Aérea Brasileira pelo Decreto-Lei 3302, de maio de 1941, bem como incorporava as funções civis do extinto Departamento de Aeronáutica Civil do Ministério de Viação e Obras Públicas.” (RIBEIRO, 2008, p. 48).

A partir deste momento, há uma submissão entre o setor aéreo com relação aos militares. Isso significa na prática que o setor aéreo brasileiro estaria a mercê das definições militares no país, devendo se submeter às suas deliberações.

Essa submissão faz com que os próprios trabalhadores estejam submetidos ao controle militar que define, além das normas da aviação civil, as próprias chefias do controle aéreo, que são escolhidas segundo a patente militar, não seguindo nenhum critério técnico. (SHELLER, 2007)

No Brasil é fácil destacar o papel político que cumpre o setor militar, foram 50 anos de ditadura reprimindo os movimentos sociais e com diversos casos de corrupção e tortura que ainda hoje não foram investigados a fundo. As entidades militares do país cumprem um papel de defesa do Estado, do capitalismo e agem em nome da conservação. Isso acaba por não criar um vínculo que impossibilita a investigação e facilita a corrupção do setor, como no caso dos controladores serem escolhidos pela patente.

Na década de 1940 dois fatos merecem importante destaque. O primeiro deles é a criação do Sindicato Nacional dos Aeronautas. A Associação Profissional dos Aeronautas do Distrito Federal, constituída em 1942, deu origem ao Sindicato dos Aeronautas do Rio de Janeiro, em 1946, transformado em Sindicato Nacional dos Aeronautas, em 1947. Bem como o Sindicato Nacional dos Aeroviários (FENTAC, ??).

O segundo fato, também em 1942, foi a Sindicato Condor foi nacionalizada e tornou-se a companhia Cruzeiro do Sul (ANDERSON, 1979), o desenvolvimento da segunda guerra e a proximidade brasileira com os EUA explicam tal ato. A empresa passaria a atuar no país e chegaria a ser a terceira maior companhia e posteriormente viraria subsidiária da VARIG na metade da década de 1970.

Nos anos 1940, 13 anos após o início das atividades de aviação no Brasil, temos a configuração de empresas tipicamente de capital Alemão, dos EUA e da França. Anderson (1979) destaca quatro fatores importantes para tal investimento de capital estrangeiro no país: a) alimentar linhas internacionais, com um amplo mercado aberto há a possibilidade de uma geração de lucros acima das expectativas b) fortalecer os laços com a comunidade compatriota, nesse caso o autor destaca mais especificamente o caso da Alemanha, mas devemos atentar aqui a aceitação do capital imperialista na exploração de mão de obra local

bem como a adaptação à tecnologia desenvolvida em cada país; c) Assegurar um mercado local para as aeronaves e equipamentos, a expansão dos mercados exige do capitalismo a circulação mais rápida de suas mercadorias no sistema D-M-D', o lucro precisa ser realizado com a venda da mercadoria, durante o período de Guerras a expansão do capital por países que serviriam como áreas de influencia e escoamento de mercadorias se dava de forma direta, isso explica a grande disputa de mercados para venda de aeronaves d) Assegurar um aliado, bases de espionagem, reabastecimento, etc, com a chegada da segunda guerra dominar o mercado de um país poderia obrigá-lo a se submeter a essas atividades.

Dessa forma, nos anos 1940, temos a seguinte configuração do mercado nacional:

Tabela I. Milhas aéreas voadas e a composição das principais empresas em 1940

	<i>País de propriedade</i>	<i>equipamento</i>	<i>Milhas voadas (mil)</i>
Linha postal militar brasileira (CAN)	Brasil	EUA	1.210
Condor	Alemanha	Alemão	1.230
VARIG	Brasil/Alemanha		295
VASP	Brasil	Alemão	480
Panair do Brasil	EUA	EUA	1.244
Pan American Airways	EUA	EUA	Indisponível

Fonte: ANDERSON, 1979 p.40

O que pode ser evidenciado é uma divisão do mercado aéreo entre Alemanha e EUA nos anos 1940. Isso começa a mudar a partir da Segunda Guerra mundial, com a proximidade brasileira ao governo dos EUA, o que acabou por afastar o capital alemão do país.

3.5 Desenvolvimento da aviação brasileira – os anos 1950

A partir do final da segunda guerra e na sequência da década de 1950 foi marcada por uma maior regulamentação do setor aéreo nacional, processo que culminou nas três conferências nacionais realizadas entre empresários do setor e o Estado brasileiro.

Em 1946, o governo começa a estabelecer normas para regulamentar os critérios de concessões do transporte aéreo através do decreto 9793/46. Dentre outras medidas, tal decreto regimenta em seu Art.1º: “As concessões de linhas regulares de transporte aéreo, ainda que não subvencionadas, serão sempre objeto de contrato com o Ministério da Aeronáutica, no qual se definam as obrigações recíprocas” (BRASIL, 1946). A intervenção militar tem nesse ponto, uma ampliação na participação no setor aéreo, ficando a cargo de conceder linhas as empresas que mais adiante definiriam o regime de concorrência das empresas. Outro fator importante de destaque no mesmo decreto está descrito em seu Art.2º no que define: “não estabelecer competição ruínosa com outra empresa;” (BRASIL, 1946) fato que irá marcar, também, os moldes de concorrência das empresas aéreas brasileiras.

O impacto dessa nova regulamentação do setor, uma vez que a regulação de 1932 só afirmava que o governo federal é responsável pelas concessões enquanto essa nova regulamentação impõe critérios para as concessões, foi “Em 1947, 31 companhias tinham concessões, embora apenas 17 estivessem realmente em funcionamento” (ANDERSON, 1979 p.46).

Em 1949 novas regulamentações estabeleceram:

“[...] condições mínimas para criação de novas companhias de transporte aéreo proibindo o aumento do capital por subscrição pública. Exigiu-se que os organizadores arquivassem no DAC seus planos operacionais, inclusive rotas que desejavam servir em seus dois primeiros anos de existência, aeronaves a serem adquiridas e como seriam financiadas, planos de manutenção, facilidades e pessoal a ser contratado.” (ANDERSON, 1979 p.46).

O impacto dessas regulamentações com relação ao número de companhias foram os seguintes:

Tabela II. Número de companhias que receberam concessões ou estavam começando o funcionamento de cada ano (1945-1955)

1945	8
1946	5
1947	15
1948	8
1949	6
1950	3
1951	4
1952	1

1953	7
1954	3
1955	5

Fonte: ANDERSON, 1979 p.47

Em 1958 há uma revisão das regulamentações com outras bases e critérios diferentes de 1946. Anderson (1979) destaca a abstenção da concorrência ruínoza baseado no critério de que concessões são outorgadas sem monopólio ou exclusividade, um sistema de competição que assegurasse a estabilidade econômica das concessionárias.

As novas condições estabelecidas estariam em base às possibilidades econômicas e financeiras, as disponibilidades de equipamento, a melhor distribuição do mercado, igualdade de oportunidade para expansão dos serviços.

3.6 As conferências nacionais

Ainda apresentando diversos problemas na divisão de mercado para sua exploração através das empresas. Há, dentro do estudo do transporte e da logística, uma relação direta entre o monopólio de rotas e estabelecer um mercado rentável as empresas. A dificuldade encontra-se no abastecimento de transportes em locais ou, especialmente no caso da aviação, dias e horários que o lucro se mostra pouco interessante ou até que inviabilize o processo.

Nenhuma empresa aérea terá interesse de fazer um voo no qual o custo seja maior que os lucros ou que tenha, como afirma Keynes (1996), uma eficiência marginal do capital menor que a taxa de juros. Em outras palavras, que haja outras atividades com maior retorno ao capital investido.

Para garantir esse abastecimento de rotas, é preciso a intervenção direta do Estado, negociando as rotas e os horários que as empresas deverão cumprir, garantindo, em troca, que outras empresas não tenham a mesma logística, a mesma rota. A empresa teria então o monopólio sobre suas rotas.

Malagutti (2001) destaca nos anos 1940 até 1960 a criação de novas 20 empresas que concentravam suas linhas em especial no litoral e ressalta “O excesso de oferta que se

estabeleceu, em relação à demanda então existente, culminou por tornar antieconômicos os vôos por elas realizados.” (MALAGUTTI, 2001 p.4)

A dificuldade central desse debate é garantir as rotas de forma lucrativa e ao mesmo tempo combater o monopólio. Para resolver tal situação em que se encontrava a aviação brasileira nos anos 1950 e começo dos anos 1960, foram convocadas três Conferências Nacionais de Aviação Comercial (CONAC) para discutir o tema do regulamento e o papel do Estado na aviação civil.

a) I CONAC (Conferência de Petrópolis)

O I CONAC foi realizado em Petrópolis – RJ em 1961 com o objetivo de discutir a crise das disputas na regulamentação civil e chegar a um acordo sobre recomendações do Estado. O postulado básico e principal que foi acordado na primeira conferência, e que seguiu nas duas outras que seguiram ao longo dos anos 60, foi o repúdio ao monopólio. Anderson (1979) destaca que esse repúdio ocorria tanto para o monopólio Estatal quanto para o privado, no entanto o combate ao monopólio privado acabou sendo irrisório e até pode ser descartado, posto que, logo nos anos 1960 e nos que viriam a seguir, nunca houve uma divisão cuidadosa do mercado e um estudo a fundo das condições de controle e monopólio por parte das empresas, o que sempre lhes garantiu grande poder de barganha diante do Estado.

Além do repúdio outras duas importantes medidas para reduzir a quantidade de empresas e de serviços prestados seria, a primeira, a redução voluntária das empresas dos seus serviços o que não veio a ocorrer de fato, posto que o mercado descentralizado a única relação que o empresário tem é com seu lucro no já descrito modo D-M-D’.

A segunda era o incentivo a fusões para reduzir o número de empresas, ficando mais explícito que o caráter de combate ao monopólio seria apenas o que tange o Estado. Em 1961 (apenas 3 meses antes da I CONAC) a Real, maior companhia aérea, havia sido absorvida pela VARIG, segunda maior. Do ponto de vista dos trabalhadores esta fusão criou um monopólio de fato (não de forma legal, mas de forma econômica ou administrativa) (ANDERSON, 1979). A conferência recomendou um regulamento de competição mais eficiente. Enquanto o projeto recém-elaborado de uma companhia Estatal de aviação civil, Aerobrás, seria rechaçado na II CONAC.

Por fim, a I CONAC relatou ainda a necessidade de subsídios ao setor.

”As necessidades financeiras da indústria foram o objetivo de uma lei de subsidio especial aprovada em 1962 e que forneceu Cr\$ 4 bilhões de “ajuda de emergência”, Cr\$ 4,5 bilhões para reequipamento de frota, Cr\$ 1,5 bilhões para subsidiar linhas internacionais e quase Cr\$ 2 bilhões para uma rede de integração nacional.”
(ANDERSON, 1979 p.51)

b) II CONAC (Conferência da Glória)

Nesta conferência, realizada na Glória em 1963, os representantes do governo estavam presentes apenas como observadores o caráter que se pode descrever, neste caso, é uma divisão das próprias empresas da fatia de mercado que querem disputar e de como será a realização da negociação.

Enquanto na conferencia de Petrópolis o foco foi na injeção maciça de subsídios do governo federal, na reunião da Glória, a ênfase estava no aumento das tarifas para eliminar diferença entre despesas e receitas. Ou seja, nesta conferência, empresários discutiriam o aumento das tarifas.

Apesar de dois aumentos terem sido realizados nas tarifas em 1962, ambos de 20%, e mais cinco ajustes terem sido realizados em 1963 (25%,20%,4%,8%,24%) não havia sido suficiente para sair da crise. A proposta dos empresários era um aumento imediato de 58% na tarifa e imediata implantação da tarifa móvel, a ser reajustada de 2 em 2 anos, ou com maior frequência caso as políticas do governo assim exigissem². (ANDERSON, 1979).

² No ano de 2014 a VARIG ganhou uma ação que havia movido contra o governo pelos congelamentos tarifários realizados em suas políticas econômicas no Plano Cruzado. Isso mostra a relação de dominação das empresas aéreas tem sobre o Estado. Uma vez que tanto preços quanto salários foram congelados e somente a VARIG recebe indenização do Estado. Essa decisão favorável a empresa (já falida) pode ser analisada mais a fundo se detemos o olhar histórico nas conferências.

c) III CONAC

A crise financeira, pela qual a economia brasileira vinha passando, começa a apresentar recuperações em 1968 (apesar do setor aéreo só se recuperar em 1972). A nova concentração industrial apresentava a falência da Panair e a concessão de linhas europeias a VARIG.

O mantimento do repúdio ao monopólio estatal e privado acentuou-se e os empresários exigiram que o governo federal não só proibisse que empresas estatais fossem formadas, mas também que transferisse as públicas ao capital privado. A principal afetada neste caso seria a VASP. Em 1975 o governo autorizou que a VASP negociasse fusão com a Cruzeiro do Sul e a Transbrasil, com a condição que o Estado de São Paulo gerisse apenas 40% do capital da empresa (as demais ficaria com “funcionários” e acionistas). A DAC deu preferencia a VASP na aquisição da Cruzeiro, mas a VARIG rapidamente comprou a maioria das ações da empresa e tomou seu controle.

Temos, ao final das conferências a seguinte relação de empresas:

TABELA III – Relação de empresas aéreas no Brasil em 1948 e em 1968

Companhias	Em 1948	Em 1968
Panair do Brasil	Maior empresa, responsável por 31% do total de km voados.	Extinta, com suas rotas transferidas em 1965 para a VARIG e a Cruzeiro
Cruzeiro do Sul	A segunda maior, com 21%	Ainda segunda maior, com 15%
Aerovias	Terceira, com 15%	Incorporada pela VARIG
VARIG	Quarta, com 8%	
Real	Quinta, com 7%	
VASP	Sexta com 7%	Terceira maior, com 13%
13 outras companhias	Com 11%	Todas incorporadas por fusões ou abandonadas

ANDERSON, 1979 p. 56

A década de 1970 em diante nos remete a uma nova organização industrial no que tange o setor de aviação civil no Brasil. A VARIG que vinha de uma grande ascensão culmina nesta década a dominar o mercado tornando-se hegemonia, apesar de disputar o mercado nacional de forma mais concorrencial, o mercado internacional era plenamente monopolizado pela empresa dado os acordos com o governo que garantiam o monopólio das rotas internacionais.

Tais fatores que levaram a hegemonia bem como o declínio e a falência serão melhor analisados no seguinte capítulo.

A configuração, para vias de comparação, pode ser extraída da seguinte tabela:

Tabela IV - Tráfego aéreo doméstico e estrutura industrial dos países com grandes sistemas domésticos

Países linhas	Passageiros Quilômetros (em bilhões)				
aéreas membros	1955	1973			
da IATA(1973)	Doméstico	Doméstico	Internacional	Total	Propriedade
EUA (13 companhias)	31.9	211.6	49.0	260.6	Particular
URSS	Indisp	98.6	4.4	103.0	Pública
Brasil	1.4	4.0	3.4	7.3	
Varig		1.3	3.1	4.4	Particular
Cruzeiro do Sul		1.0	0.2	1.2	Particular
Vasp		1.2	-	1.2	Est. SP
Transbrasil		0.5	-	0.5	Particular
Austrália	1.3	6.8	7.4	14.2	
Quantas		0.03	7.4	7.4	Pública
Ansett		3.0	-	3.0	Particular
Trans Austrália		3.0	-	3.0	Pública
Canadá	1.2	11.2	9.8	21.0	

Air Canadá		8.8	6.7	15.5	Pública
C P Air		1.7	3.0	4.7	Particular
Japão	0.3	14.8	11.2	26.0	
Japan Air Lines		4.8	11.2	16.0	75% Púb
All Nippon e TOA		10.0	-	10.0	Particular
México	0.6	2.6	2.4	5.0	
Aeroméxico		1.3	1.3	2.6	Pública
Mexicana		1.2	1.1	2.3	Particular
Colômbia	0.3	1.3	1.2	2.5	
Avianca		0.8	1.0	1.8	Particular
Índia	0.2	2.3	3.2	5.5	
Air India		0.1	3.0	3.1	Pública
Indian Airlines		2.0	0.05	2.1	Pública

Fonte: ANDERSON, 1979 p. 10

Uma forma de observar a concentração de mercado adotada por organizações como a Associação de Transportes Aéreo Internacional (IATA) é o cálculo de Passageiro por Quilometro. Uma vez que quanto maior a rota percorrida maior é o custo e as receitas e a quantidade de passageiro tem impacto direto nas receitas o cálculo feito é o somatório de passageiro multiplicado pelos quilômetros totais. Na tabela podemos observar já em 1973 a dominação hegemônica da VARIG no setor aéreo brasileiro.

3.7 O papel do Estado no desenvolvimento da Aviação

Até este ponto do trabalho e ao longo da história da aviação o leitor pode observar que o Estado se fez presente nos mais diversos aspectos no desenvolvimento do setor. O Estado brasileiro participou desde isenções fiscais a empresas até controle acionário de algumas delas. Mas será que somente o Estado brasileiro tem essa ligação tão direta de interferência no setor aéreo? Os dados apresentados na tabela anterior e trabalhados apontam que a atuação Estatal não é só um dado de países economicamente dominados, mas sim fundamental para que o setor possa ser desenvolvido e não exaurir diante de ausência de investimento privado.

Como elaborado anteriormente, o empresário capitalista não realiza um investimento que não haja retorno ou que este seja menor que a taxa de juros de modo que o capitalista tenha maior lucro não no setor produtivo, mas no setor financeiro. Em se tratando do setor aéreo, o regozijo do capital sequer tem início a não ser com os grandes investimentos e incentivos do governo.

O mercado aéreo tem especificidades que demandam ainda maior atenção do Estado sendo caracterizado por Helms (2010) como: “[...] altamente específico e tem características muito particulares em relação aos outros setores da economia, pois está sujeito às mudanças político-econômicas internas do país, assim como é suscetível a diversos fatores externos.” (HELMS, 2010 p.36).

Fay (2003) destaca ainda: “Percebemos que as mudanças na ordem mundial também provocam mudanças na política aeronáutica do mundo.” (FAY, 2003 p.193). O Estado não pode contar somente com a fortuna ou a benevolência de empresários num setor que tão estratégico e que sofre com diversas influências tanto com relação às políticas nacionais quanto as internacionais.

Importante destacar, e exemplificando, o papel que cumpriram as crises do petróleo, as políticas de congelamento de preços e a tragédia do 11 de setembro com o atentado terrorista. Todos esses fatos influenciaram diretamente as empresas aéreas, em especial a Varig, que será abordada mais profundamente nos capítulos seguintes.

A tabela a seguir, extraída de Helms (2010), demonstra a composição dos custos no setor da aviação civil no país.

Tabela V – Composição de custos para as empresas aéreas de 2000 a 2006 em porcentagem

DISCRIMINAÇÃO	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Encargos com Pessoal	17,35	14,74	13,85	13,32	12,72	13,91	14,51
Câmbio	18,88	20	23,63	20,01	20,41	15,78	14,85
Combustível	17,49	19,46	21,78	24,9	29,14	32,89	33,44
Amortizações	0,27	0,3	0,29	0,09	0,22	0,35	0,22
Despesas Comerciais	17,97	15,48	15,08	15,68	14,85	14,62	13,3
Despesas Fiscais	1,14	1,04	1,05	1,45	1,04	0,3	1,15
Serviços Públicos	2,63	2,8	2,99	2,71	2,39	1,97	0,67
Tarifas Aeroportuárias	2,36	2,28	2,21	2,08	1,8	1,72	1,55
Tarifas de Com. e Auxílio	4,16	4,08	3,91	3,88	3,88	3,49	3,47
Despesas Bancárias	0,04	0,03	0,03	0,06	0,03	0,21	0,31
IPC	1,98	3,3	2,06	3,3	3,62	4,65	7,25
Consumo de Materiais Diversos	1,26	1,18	1,07	0,9	0,3	0,71	0,64
Depreciação e Seguro Equip. de Voo	2,84	2,59	2,98	3,45	2,12	1,37	1,4
Depreciações e Seguro Aluguel em Geral	1,6	1,54	1,59	1,53	1,35	1,07	1,08
Organização Terrestre	4,54	5,78	1,93	2,16	2,34	2,65	1,68
Desp. Dir. Passageiro e Carga	3,82	3,69	3,66	2,92	2,61	2,78	1,84
Serviços Auxiliares Diversos	1,68	1,7	1,89	1,58	1,17	1,51	2,63
Total	100	100	100	100	100	100	100

Fonte: HELMS, 2010 p. 37

O autor destaca ainda que a margem de lucro da empresa aérea gira em torno de apenas 3% devido a “sua mão de obra é especializada e, portanto cara, e os custos com peças e aeronaves são bastante elevados” (HELMS, 2010 p. 37). A aviação é um negócio pouco rentável e, portanto, não havendo interferência direta do governo o setor aéreo seria extremamente debilitado com baixa oferta de serviços e a concentração monopolística se mantém.

Ao contrário do que expõe Helms & Machado (2008, apud HELMS, 2010, p.21) de que o empresariado brasileiro seria dependente do Estado, o que geraria este processo; todo o setor aéreo mundial tem um maior ou menor grau de dependência com o Estado (estando sujeito ao maior grau em momentos de crise econômica) seja através das isenções tarifárias ou da própria estatização.

Além da tabela IV, de onde podemos extrair as empresas públicas e privadas nos diferentes países é possível citar as seguintes companhias:

Em países desenvolvidos, governos encaram o setor aéreo como estratégico e não hesitam em ter grandes companhias estatais.

Air France: Fundada em 1933 e estatizada pelo governo da França em 1946. Em 1999, parte da Air France foi privatizada, mas o Estado manteve 62% das ações. Em 2003, comprou a holandesa KLM por US\$ 914 milhões e tornou-se a segunda maior empresa aérea do mundo.

British Airways: Nasceu em 1935. Antes da Segunda Guerra Mundial, o governo britânico a fundiu com a Imperial Airways e as estatizou. Em 1987, a empresa foi privatizada novamente e adquiriu as concorrentes British Caledonian e Dan Air.

Iberia: Fundada em 1927. Em 1928, fundiu-se com a Ceta e a Unión Aérea Española e formou a Classe. Em 1946, tornou-se a primeira companhia aérea da região a ligar o continente europeu à América do Sul. No início de 2000, parte da empresa foi privatizada. [era 51% pertencente ao Estado Espanhol e em 2001 foi totalmente privatizada].

[...] Alitalia: Criada em 1946 como uma empresa do governo italiano, da inglesa BEA e de investidores privados. A aliança com a KLM/Northwest, a partir de 1998, deveria resultar na criação de uma empresa nova e unificada (Wings), mas foi abandonada em 2000. (GOMEZ & STUDART, 2006).

Portanto, o papel do governo dentro do setor aéreo é mais que uma função de deixar que as forças de mercado atuem por uma “mão invisível”. Para que se desenvolva uma atividade civil aérea coerente o Estado tem de intervir com vigor. O Estado deve assumir o controle do

setor aéreo como um setor estratégico para o desenvolvimento econômico, estatizando as empresas. Apesar disso, o Estado capitalista, enquanto função de submeter à classe trabalhadora aos interesses da burguesia, não o faz.

Neste caso, por mais que haja crescimento dos lucros, em momentos de aceleração econômica, quando a economia volta a sua estagnação e recessão há o fechamento de empresas, maior concentração monopolística e redução grande na oferta de serviços. Neste caso, o Estado só tem duas saídas: ou ele deixa que o mercado “se regule”, que as empresas decretem falência e que o setor entre em crise como ocorreu no Brasil na falência da Varig em 2006, ou este governo escolhe salvar as empresas e neste caso transferir parte da renda dos impostos a resgatar o capital privado do colapso, seja através da estatização da empresa ou através de acordos de reestruturação.

3.8 Estatizações: uma alternativa estratégica

A história da Varig, apresentada a no capítulo 4, revelará ao leitor que, ao longo dos anos, a empresa foi a maior do ramo no Brasil e, ao mesmo tempo, aquela que gozava de maior prestígio e reconhecimento internacional. Apesar disso, não se pretende, neste trabalho, abordar o tema com saudosismo ou nostalgia, mas tratar de uma questão que é fundamental quando se discute o desenvolvimento nacional: a estratégia de infraestrutura para transporte.

O projeto de estatização da empresa chegou a ser defendido pelos trabalhadores quando a crise se instaura na empresa e se mostra irreversível nos anos 2000. A questão que se coloca é: qual seria a importância estratégica de ter uma empresa estatal no setor aéreo?

Ao desenhar os possíveis cenários, observando as possibilidades já apresentadas mundialmente, temos três grandes debates a realizar contrários ao projeto de estatização. a) Em um primeiro caso teríamos o setor aéreo pequeno ou inexistente, nesse caso os investimentos são destinados a outros meios de transporte. B) No segundo poder-se-ia discutir o setor aéreo privado com leis que protegem as empresas nacionais. C) No último caso temos o setor aéreo aberto ao capital externo e explorado pelas empresas internacionais.

Em primeiro lugar é importante resgatar os argumentos do capítulo 3 sobre a relevância do setor aéreo para uma economia. Anderson (1979) destaca que o setor aéreo está intimamente

ligado ao desenvolvimento econômico e social estando relacionado à redução do espaço físico, o transporte aéreo, cumpre no Brasil o mesmo papel que as ferrovias cumpriram na Europa. Torna-se responsável pela ligação entre cidades com pouco acesso, distante dos centros. É responsável, também, pela expansão agrícola, com importância fundamental no transporte de alimentos perecíveis.

Dadas todas essas questões é vital para um país, com dimensões como o Brasil, possua um transporte amplo e veloz que garanta a ligação entre seus extremos. Não ter um setor aéreo desenvolvido, no Brasil, como apontado no primeiro cenário, seria restringir o desenvolvimento industrial e capitalista brasileiro.

Dito isso qual é a melhor forma para desenvolver a aviação civil? Discutimos aqui os cenários B e C. No cenário B, que é desenvolvido nos Estados Unidos, temos um setor aéreo completamente privado. Como deixar um setor que tão importante ao desenvolvimento aos cuidados de empresas privadas sem nenhum controle? O setor aéreo fica completamente vulnerável aos ciclos de crise e à falência dessas empresas. Como exposto no capítulo 3 a difícil regulação do setor, quando empresas privadas o controlam, impede, inclusive de serem ofertadas as rotas segundo a necessidade.

Por fim, o cenário C, aquele desenvolvido em países economicamente dominados, como a América Latina, por exemplo, as empresas externas ao país se inserem naquele mercado. Empresas formadas em grandes monopólios sem possibilidade de concorrência com custos reduzidos. É importante destacar que, neste caso, não há necessidade de serem empresas aéreas, os próprios investidores internacionais podem adquirir ações de uma empresa nacional ou esse processo ser realizado por bancos através de empréstimos, colocando-os com o controle das empresas nacionais. A questão que se destaca aqui é a vulnerabilidade externa à que o país se submete neste setor. “A vulnerabilidade externa é baixa capacidade de resistência a pressões, fatores desestabilizadores e choques externos.” (GONÇALVES, 1999 p.13).

Dadas as formas de desenvolvimento do setor citadas acima e ressaltando a importância da aviação, qual a alternativa que garanta que haja pelo menos uma empresa que ofereça esse serviço? A resposta está na estatização. Possuir uma empresa estatal de aviação garante o transporte em função do desenvolvimento nacional. Apesar de ainda assim não garantir o direito de ir e vir e o acesso ao transporte. Além dos países já citados, outros países tem ou

tiveram durante muitos anos ao menos uma empresa pública como: Canadá, Austrália e Japão. Não é uma ideia inédita.

No Brasil chegou a ser cogitado uma empresa estatal que cobrisse o setor em todo nível federal. A Aerobrás. O projeto não foi adiante por pressão das empresas durante as conferências nacionais, citadas no capítulo 3.

Mas afinal, por que estatizar a Varig? Seria a união de duas necessidades históricas que o Estado brasileiro poderia sanar. A primeira, já descrita, necessidade de ter uma empresa estatal que cumpra a oferta nacional e que não gere dependência e vulnerabilidade do setor. A segunda seria a de salvar cerca de 20 mil empregos diretos e indiretos que a Varig tinha no auge de seu desenvolvimento. Mais que salvar a empresa, seria absorver toda a logística e as rotas que a empresa já dispunha.

A tabela a seguir mostra a participação das empresas no mercado aéreo:

Tabela VI - Participação das empresas aéreas no mercado

Empresas	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
TAM	33,61	36,15	32,93	36,04	40,06	46,11	46,43
GOL	5,11	12,24	20,28	23,32	28,55	35,01	39,41
VARIG	24,79	22,62	28,6	27,34	25,26	10,02	-
RIO SUL	12,11	12,35	3,09	1,09	0,5	0,08	-
NORDESTE	4,11	3,85	1,33	0,72	0,12	0,01	-
GR. VARIG	41,01	38,82	33,02	29,15	25,88	10,11	-
VASP	1228	10,34	10,31	7,75	-	-	-
TRANSBRASIL	4,65	-	-	-	-	-	-
OUTRAS	3,34	2,45	3,46	3,74	4,97	8,77	9,36

Fonte: ANAC apud OLIVEIRA, 2012 p. 37

A estatização da Varig não era só necessária do ponto de vista estratégico, era também viável do ponto de vista econômico. Até 2004, somando as empresas constituintes, a Varig era a maior empresa de aviação civil a atuar no mercado nacional. Contava até o começo de seus anos de queda irreversível, em 2001, com 41% do mercado e chega, ainda em 2003, com 33%. Do ponto de vista econômico e estratégico a estatização era a saída lógica.

Mais que salvar a empresa seria absorver toda a logística e as rotas que a empresa já dispunha. O projeto de estatizar a Varig foi certamente ambicioso, mas sem ligação com os planos do governo.

Atualmente o cenário de concentração do mercado apresenta-se da seguinte forma:

Tabela VII: Concentração de mercado aéreo no transporte de passageiros - Passageiro por Quilometro transportado 2008-2014

EMPRESA	NACIONAL						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
GOL	42,4%	41,4%	37,9%	35,1%	34,4%	37,2%	38,1%
TAM	50,4%	45,6%	43,3%	40,5%	43,7%	37,8%	36,7%
AZUL	0,0%	3,8%	7,5%	9,8%	10,4%	16,5%	16,5%
AVIANCA BRASIL (antiga Oceanair)	2,8%	2,5%	2,5%	3,9%	6,4%	7,1%	8,0%
Webjet	2,5%	5,8%	5,1%	5,8%	-	-	-
Outras	2%	3%	3,8%	4,9%	5,0%	1,4%	0,7%
INTERNACIONAL							
GOL	23,9%	13,4%	14,4%	9,7%	10,2%	12,5%	14,9%
TAM	75,2%	86,5%	84,6%	88,9%	89,8%	87,5%	84,6%
AZUL	-	-	-	-	-	-	0,5%
AVIANCA BRASIL (antiga Oceanair)	0,6%	-	1,0%	1,3%	-	-	-
Outras	0,3%	0,1%	0,0%	0,0%	-	-	-

Fonte: ANAC disponível em: <<http://www.anac.gov.br>>

O que podemos chamar atenção do leitor ao seguinte fato: a concentração de mercado foi dividida especialmente entre duas empresas, a TAM e a Gol, hoje compondo um monopólio que atinge patamares de 75% do mercado de voos domésticos e quase 100% do mercado de voos internacionais.

4. A HISTÓRIA DA VARIG

Metodologicamente o presente trabalho apresentou em primeiro a história da aviação civil no Brasil (capítulo 3), do princípio em 1927 até meados da década de 1970. A partir desse momento a VARIG torna-se hegemônica no mercado nacional sem concorrência significativa dos serviços por ela prestados até 1985 (com o fim da ditadura militar e o início de uma série de contrações de dívidas).

Portanto, a partir de 1970 é impossível dissociar a história da aviação da história da empresa. Desta forma, procurou-se trabalhar sobre a história da empresa nestes próximos capítulos.

4.1 CHECKLIST: PRÉ-CONDIÇÕES AO COMEÇO DA VARIG

4.1.1 Otto Ernest Meyer

Antes de tratar da primeira decolagem da Varig em 1927 é preciso atenuar algumas pré-condições e as origens daquela que viria a ser a maior empresa do país. A história da Varig remonta a chegada do empresário Otto Ernest Meyer Labastille ao Brasil.

Meyer, como é mais conhecido, não vem de uma família pobre com poucos recursos, como gostam de salientar empresários em suas biografias, pelo contrário, nascido em Hanover, Alemanha, era filho de Sydney Carl H. Meyer, comerciante alemão radicado no Haiti, que trabalhava com exportação de café para Alemanha, sua mãe, Marie Aline M. Labastille era descendente de franceses e nascida no Haiti. (RIBEIRO, 2008).

Ex-oficial da força aérea Alemã, Otto Meyer, chega ao Brasil desembarcando em Recife no ano de 1921 e vindo trabalhar na empresa têxtil Irmãos Lundgreen, vinculada ao Grupo das Casas Pernambucanas. (HELMS, 2010).

O empresário já trazia a ideia de organizar uma empresa de aviação comercial. No mesmo ano que desembarca no Brasil, foi buscar apoio entre os empresários pernambucanos, o que não conseguiu. Em dezembro de 1921 seguiu para o Rio de Janeiro onde exerceu a função de chefe de passagens marítimas para a empresa de navegação Hamburgo-América do Sul. Ainda tentando apoio, não logrou nenhum sucesso no Rio de Janeiro, também.

Em janeiro de 1923 transfere-se para Porto Alegre, onde abre uma filial de comissões e consignações. Segundo Ribeiro (2008), Meyer, durante este período, dedica-se a estudar como organizar uma empresa comercial de atividades aéreas. Somente em 1925 e 1926 encontra interesse entre empresários e políticos gaúchos, dentre eles, Major Alberto Bins, deputado estadual, industrial e fazendeiro. Bins se mostra entusiasmado com a ideia inovadora do empresário e logo procurou sensibilizar o governador Borges Medeiros para os planos da aviação.

Segundo Fay (1990 apud Ribeiro 2008) em 21 de outubro de 1926 Meyer consegue o parecer favorável do governo para o pedido de isenção de impostos e taxas durante 15 anos. Em 12 de novembro do mesmo ano, parte para Alemanha em uma missão primordial para o funcionamento da empresa: contratar os trabalhadores especializados (técnicos, pilotos, mecânicos de bordo e de terra) e transformar o seu dinheiro em capital físico, ou seja, conseguir o material aeronáutico.

Nessa viagem, Meyer assumiu negociações com o engenheiro e industrial Hugo Junkers, que mais tarde desenvolveria diversos projetos a Alemanha Nazista, e fez contato com a Deutsche Lufthansa A.G. Ambas fracassaram. Nenhum empresário estava interessado em arriscar dinheiro. Somente em Berlim, como relata Ribeiro (2008), conseguiu firmar acordo com a empresa Condor Syndikat para o fretamento de serviços durante três meses operando regularmente sobre a Lagoa dos Patos, Rio Grande do Sul (linha que ligava Porto Alegre a Rio Grande).

O acordo firmado entre as partes garantia a Condor 21% das ações da nova empresa de transporte aéreo que seria fundada. A empresa Alemã cederia um dos seus aviões Dornier Do J Wal de prefixo P-BAAA e o pessoal técnico para as operações da aeronave. Como mostra a figura I.

Figura I – Dornier Do J Wal – P-BAAA



Fonte: Aeroentusiasta (200-?)

Depois do voo que histórico que marcaria o começo da aviação no Brasil, realizado pela empresa alemã Condor Syndikat, no dia 1 de janeiro de 1927, Meyer retorna à Porto Alegre no dia 11 de janeiro de 1927 trazendo consigo documentos da empresa alemã que confirmava a imediata disponibilidade do comandante Rudolf Crammer von Clausbruch, do mecânico de bordo e co-piloto Franz Nuelle e do engenheiro Max Sauer para iniciarem o serviço regular entre Porto Alegre - Pelotas e Rio Grande. Fica acertado o prazo de até 15 de maio de 1927 para o estabelecimento da companhia que viria a ser a Varig.

Dia 3 de fevereiro de 1927, já em posse das autorizações, é inaugurada a “linha lagoa” entre Porto Alegre – Pelotas – Rio Grande.

4.1.2 Fundação da primeira empresa aérea brasileira: Sindicato Condor

A história da Varig e a história da aviação brasileira se confundem. Durante os 79 anos que atuou escreveu em diversos momentos a história da aviação civil. Apesar de não ser a primeira empresa fundada no Brasil para atuar no setor, anos mais tarde em 1975, a empresa Sindicato Condor, já sob o nome de Cruzeiro do Sul, torna-se controlada pela Fundação Ruben Berta, mesma fundação que controla o capital acionário da Varig e que será melhor analisado posteriormente.

A Varig tem, então, um contato mais que direto com a Sindicato Condor e por isso a importância da análise de sua história neste trabalho.

Os empresários da aviação alemã com interesse em expandir seu capital a novos mercados, buscam na América do Sul um destes mercados. A Colômbia foi o primeiro local da América

a abrigar uma companhia de aviação civil em 1919. Relata Ribeiro (2008) que o alemão Fritz Hammer, que serviu na aviação naval alemã nos anos de guerra, muda-se para a Colômbia para trabalhar na recém-formada companhia como piloto e engenheiro. Hammer foi o responsável por adaptar os aviões alemães para voar no continente sul-americano.

A Condor Syndikat, empresa alemã fundada em maio de 1924, cessa, segundo Ribeiro (2008) suas atividades na Alemanha em 1927 com a fundação da Deutsche Lufthansa, fundada em 1926. Porém a empresa continuava atuando no Brasil. Em 1928, segundo Ribeiro (2008):

No dia 20 de janeiro 1928, através do decreto 18.075, a empresa Sindicato Condor Ltda, já nacionalizada, sucessora do Condor Syndikat, inicia a operação regular de transporte de correio e passageiros, passando a representar os interesses da Lufthansa na América do Sul. Contava com quatro sócios alemães e um brasileiro, o Conde Pereira Carneiro. (RIBEIRO, 2008 p.53)

Ainda no dia 1º de janeiro de 1927, decolava do Rio de Janeiro com destino a Florianópolis, o voo histórico que marcaria o começo da aviação civil no Brasil. Tripulado por R. C. von Clausbruch, Franz Nuelle, levando como passageiros, o Dr. Victor Konder, que comandava o Ministério da Viação e Obras-Públicas, os jornalistas Raul Portugal e Machado Florense e o cinegrafista Alberto Botelho (RIBEIRO, 2008).

Esta viagem foi um sucesso tão grande que o Ministro entregou um relógio de ouro para cada um dos tripulantes e as autoridades brasileiras acabaram se convencendo de que havia viabilidade no projeto da Condor Syndikat e resolveram outorgar a licença dias mais tarde, sendo publicado no diário oficial dia 27 de janeiro de 1927.

Durante 1928, já nacionalizada, a Sindicato Condor, ainda sob controle acionário majoritariamente alemão, já atuava com escalas em Laguna, Florianópolis, São Francisco, Paranaguá e Santos, além de Rio de Janeiro e Porto Alegre. Ainda em 1928, a companhia já ligava Natal – Porto Alegre.

“Na década de 30, a Lufthansa e o Sindicato Condor se unem estabelecendo uma linha aérea entre a Alemanha e Santiago do Chile, com o objetivo de transportar correio e passageiros.” (RIBEIRO 2008 p. 54). Com essa união, a Sindicato Condor acaba ficando mais vinculada a Lufthansa.

Durante a segunda guerra mundial, em especial com a entrada dos Estados Unidos na guerra no ano de 1941, começam pressões, por parte dos EUA, sob o governo brasileiro para que encerre as atividades da Sindicato Condor com a justificativa de que a empresa estaria auxiliando o Eixo com espionagens, fornecendo localização de navios aliados e divulgando as ideias nazistas.

Sob esta forte pressão, a Sindicato Condor deixa de existir para ser renomeada para Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul Ltda. Com isso passaria a perder suas origens alemãs. Seus diretores foram perseguidos e presos como relata Ribeiro (2008). A empresa Sindicato Condor tem então sua reorganização e continua a atuar no Brasil.

4.2 O início – primeiros anos da VARIG (1927 – 1943)

Essa parte da história remonta ao empresário Otto Meyer durante a época que esteve na presidência dirigindo a empresa Viação Aérea Riograndense. Depois de assegurar as condições contratuais com a Condor alemã, na qual passava 21% do controle acionário da nova empresa a ser criada em troca de aviões e apoio técnico. (BARTOLOTTI, 2012).

O dia 27 de fevereiro de 1927 marca como sendo o primeiro voo regular na Lagoa dos Patos. A viagem realizada até Pelotas pela aeronave batizada de “Atlântico” (Dornier Do J Wal) realizava o trajeto em 2 horas. Três meses após essa data, com a regularidade de tráfego, fundava-se a “Sociedade *Anonyma Empresa* de Viação Aérea Riograndense – Varig”.

Como descreve Ribeiro (2008), eram integralizados mil contos de réis de capital, divididos em 5 mil ações subscritas pelos seus 550 acionistas. Em sua assembleia de constituição, realizada no dia 7 de maio de 1927, participaram os 550 acionistas sendo eleito Otto Meyer como Diretor Administrativo. Esse dia marca o começo do Varig.

A empresa começa com pequenas e precárias dependências. Ribeiro (2008) afirma que: “As pequenas dependências alugadas da Varig comportavam, apenas, o balcão de passagens, um pequeno escritório contábil e uma sala de recepção, onde eventualmente se reuniam alguns dirigentes da empresa.” (RIBEIRO, 2008 p. 69).

Em 10 de maio de 1927, a Varig é autorizada por decreto presidencial a operar no Estado do Rio Grande do Sul e no litoral catarinense. E, se o governo uruguaio assim permitisse, até a cidade de Montevideú. (RIBEIRO, 2008)

O governo concede a Varig por meio de decreto a autorização para que estabeleça tráfego em pontos do território nacional em junho, através do decreto n. 17.832 de 1º de junho de 1927. (RIBEIRO, 2008).

Com as operações autorizadas, a Varig pode se firmar no como empresa aérea nacional. A Varig ainda viria a depender quase completamente da empresa alemã Condor. Relata Ribeiro (2008) que os vencimentos de um de seus funcionários, o diretor-técnico Clausbruch, era de dez contos de réis mensais. “um ford de bigode na época custava quatro contos e seiscentos mil réis”, menos que os proventos obtidos pelo funcionário. Esses vencimentos eram pagos pela Condor.

4.2.1 Participação do Estado na Varig

Como descrito na seção 3.6, o Estado cumpre um papel fundamental no setor aéreo, tanto no Brasil como no mundo. O Estado brasileiro em 1930 é marcado por uma revolução, que romperia com o modo de produção oligárquico e o modelo agroexportador para dar lugar a um modelo capitalista e industrializante. Por isso pode ser caracterizado como o momento de uma revolução burguesa. (ABREU, 1990)

A frente desse movimento está Getúlio Vargas, o presidente conhecido como “pai dos pobres”. O título mais correto a se dar ao presidente seria, talvez, o pai da industrialização brasileira. Vargas durante o período que ficou no poder, conhecido como Era Vargas, procurou realizar reformas para começar o processo de industrialização no país. Oliveira (XXX) destaca que a própria criação e ideia das leis trabalhistas seria um modo de legitimar e formalizar o trabalho urbano industrial, nos moldes de contrato assalariado calculado com base nas necessidades do operário industrial urbano.

Como a aviação trata-se de uma fase modernizante com um transporte mais rápido e eficiente, em especial no transporte de pessoas e pequena correspondência, Getúlio e o governo ligado a ele colocam em pauta o desenvolvimento do setor aéreo. Mais que isso, representa uma grande propaganda a qualquer governo na época. A possibilidade de voar. Nos moldes do capitalismo em lei de desenvolvimento desigual e combinado, a aviação chega a um país com atraso histórico, ainda com grande parte da população trabalhando no campo e um setor industrial reduzido.

Em maio 1930, o estado gaúcho, central no nascimento e desenvolvimento da companhia, adquire 1.050 ações da Varig que pertenciam ao Sindicato Condor. (RIBEIRO, 2008). A empresa retira-se da Varig e exige a devolução de duas aeronaves que havia arrendado nos anos anteriores. A Varig além de entregar as aeronaves entrega também um terreno da Ilha Grande dos Marinheiros. Apesar disso, a Varig continua representando a Sindicato Condor no Rio Grande do Sul.

“Durante algum tempo a VARIG teve de operar exclusivamente com dois monoplanos Klemm L-25 que haviam sido adquiridos em 1929 [...] um destes foi perdido após um acidente em setembro de 1930” (RIBEIRO, 2008 p.74). Depois deste conturbado período, em 1931, a Varig recebe do governo gaúcho dois aviões, um Morane Saulnier MS-130 e um Niuport Delage 641.

No dia 24 de abril de 1931, o governo cederia a companhia o campo de Gravataí por 20 anos e o montante de trezentos e noventa e nove mil contos de réis para a construção do Hangar e as instalações necessárias. Ainda dispôs de 186 mil dólares para compra de oito aeronaves para transporte de passageiro, carga e correio. A Varig ficou responsável de entregar 1.050 de suas açõesna compra de dois Junkers F-13 de propriedade do Governo do Estado.

Nessa época, o destaque é para Oswaldo Aranha em relação ao auxílio ao nascimento e desenvolvimento da Varig. Em 1931 atravessando um grande crise, o governador Flores da Cunha se negava a prestar auxílio a empresa. Oswaldo Aranha e o prefeito Alberto Bins insistiram para que Flores da Cunha cumprisse acordo com a Varig e junto com o presidente do conselho fiscal da Varig, Adroaldo Mesquita da Costa, que ameaçou de dissolver a companhia, conseguiram que o governo do Estado aceitasse o pedido e efetuasse o pagamento.

Relata Ribeiro: “A Varig obteve o apoio político e a ajuda necessária, tornando o Estado do Rio Grande do Sul seu acionista, em substituição do Sindicato Condor.” (RIBEIRO, 2008 p. 76). Em 1932 o governo do Estado faz novo empréstimo para a compra de mais quatro aeronaves.

Enquanto o governo do estado estava mais voltado no auxílio a Varig, Getúlio Vargas e o Governo Federal tentavam regulamentar o transporte aéreo. Durante a Era Vargas foram criados, como já citados anteriormente, o DAC (Departamento de Aeronáutica Civil), o

Código Brasileiro do Ar (CBA), o CAM (Correio Aéreo Militar) e o Ministério da Aeronáutica.

Vargas considerava que, no Brasil, devido à extensão de seu território, às dificuldades das suas comunicações internas e à necessidade de difusão e divulgação dos fatos, as populações necessitavam de um aparelho aéreo eficiente. A posição adotada em relação ao transporte aéreo foi a de tentar aproveitar a disputa das potências emergentes na tentativa de que as mesmas ampliassem os investimentos no Brasil. (RIBEIRO, 2008)

4.3 A Era Ruben Berta

Devido ao crescente trabalho, antes da abertura da Varig, Meyer publica em jornal uma vaga de emprego para contratar um auxiliar de escritório para a empresa que deveria abrir. Ainda no começo de 1927 contrata o jovem de 19 anos Ruben Martin Berta, o primeiro funcionário da Varig. Relata Ribeiro (2008) que a proximidade de Berta com Meyer era muito grande. Ambos dedicavam-se a formação desta empresa. “Meyer e Berta arregaçavam as calças até os joelhos e remavam o barco para transportar os passageiros até o hidroavião”. (RIBEIRO, 2008 p.70).

Não discordamos das dificuldades iniciais apontadas pelo autor, dificuldades que a maioria das empresas enfrenta em seus primeiros anos: falta de credibilidade e tempo no mercado o que dificulta a confiança tanto dos consumidores quanto dos financiadores do projeto. Mas não pode ser esquecido que a lógica da empresa, mesmo durante esses anos e durante toda a sua existência, foi a de gerar lucros para seus empresários acionistas.

Com a dedicação de Berta, não demorou a que fosse promovido a procurador da empresa, cargo que exerceu até 1933, nomeado então a diretor-suplente, posto que permaneceu até 1940.

No começo dos anos 1940, com a segunda guerra mundial, e após o Brasil aderir aos “Aliados” em acordo com os EUA, começa a se fomentar uma forte perseguição aos alemães. No que tange as empresas aéreas, como discutido anteriormente na seção 4.1.2, muitos de seus dirigentes foram acusados de espionagem em favor da Alemanha nazista, com informações de localizações de embarcações americanas.

Antes mesmo de começar a perseguição que faria a companhia Sindicato Condor se reorganizar em Cruzeiro do Sul, Meyer, temendo problemas por sua origem alemã, apresentou sua renúncia ao cargo de Diretor-Gerente em dezembro de 1941. O texto abaixo extraído de Ribeiro (2008) é a carta de renúncia apresentada por Meyer enviada ao Dr. Adroaldo Mesquita.

Saudações atenciosas,

A situação que estamos atravessando, fez-me crer que minha permanência à testa dos negócios da Empresa se tronaram um empecilho para seu desenvolvimento.

Estou, outrossim, com a saúde abalada há mais tempo, como é de vosso conhecimento, e necessito, por isso, de um período prolongado de repouso.

Por estas razões, e não desejando, de forma alguma prejudicar a Empresa com o estado de cousas que tende a agravar-se, venho solicitar, em caráter irrevogável, que a VARIG me conceda a demissão do cargo de Diretor-Gerente.

Peço assim, a que V.S.^a se digne de tomar as providências previstas em Lei, incluindo a votação, pela Assembleia Geral de Acionistas, das contas de minha gestão.

Ao retirar-me da Empresa a que estive ligado desde a sua fundação, e em que fica parte do meu coração e do meu afeto, desejo manifestar-lhe que as minhas relações com os Sr.s Acionistas e conselheiros fiscais, por sua parte, e os colegas de diretoria e o pessoal, por outra, se converterem em provas de consideração com que fui distinguido, desejando à VARIG, que, com o tempo, se tornou patrimônio inalienável de trabalho e de boa vontade do Rio Grande do Sul, todo o progresso possível para o bem-estar do Estado e do País.

Queria crer-me, com constante gratidão, o seu admirador e amigo (Meyer, 1962 p.10 apud RIBEIRO, 2008 p. 79)

Logo após a saída de Meyer, relata Ribeiro (2008), o governo do Estado do Rio Grande do Sul, como acionista majoritário, indica ao cargo o Sr. Érico de Assis Brasil, que acabou falecendo duas semanas após. Em nova reunião convocada pelos acionistas Ruben Berta foi nomeado ao cargo. Aponta Fay (1990, apud RIBEIRO 2008) que a polícia invade a residência do Otto Meyer levando-o preso sob alegação de ligação com o nazismo.

Mesmo com a difícil possibilidade de inocência com relação a ligação direta com o nazismo, a VARIG durante toda sua existência teve fortíssimas ligações com empresas alemãs que serviram a Alemanha técnica e com armamentos durante a segunda guerra. A Varig adquire durante muitos anos aviões da empresa Junkers, por exemplo, uma das empresas que, durante a segunda guerra, abastece a Alemanha com suporte aéreo.

4.3.1 Fundação Ruben Berta (FRB)

Ao assumir a empresa em 1943, segundo Helms (2010), Berta encontrava uma situação de dois problemas prioritários a serem enfrentados. O primeiro que tanto Helms (2010) quanto Ribeiro (2008) concordam é que havia o conhecimento de que a ditadura Vargas estava se degradando e chegava perto de seu fim. Ambos afirmam que Berta temia a mentalidade estatizante e nacionalista do Estado brasileiro.

Este primeiro ponto não se complementa por si só. Havia uma mentalidade estatizante, porém não da empresa Varig. Ribeiro (2008 p.89) descreve: “Até 1946 a VARIG não tinha a menor expressão no âmbito nacional, até que em maio de 1952 adquiriu a companhia aérea Aero Geral.” Ou seja, a Varig não tinha respaldo nacional. Havia um projeto do governo de criar uma companhia aérea nacional que foi discutido somente em 1961 “A controvérsia sobre a criação da Aerobrás tinha sido alimentada durante 1961.” (ANDERSON, 1979 p.50). Não havia a menor condição política e nem de interesses de se estatizar todo o mercado aéreo nacional. A única proposta que chegou a ser pauta do governo foi a criação de uma empresa aérea nacional que concorreria com as demais.

Esse primeiro ponto dos autores acaba por não observar a verdadeira causa da criação da fundação: cooptar os trabalhadores para que não fomentassem a criação do Sindicato Nacional dos Aeroviários.

A primeira decolagem

A história do SNA começou em 14 de janeiro de 1942, quando um grupo de aeronautas fundou uma associação profissional. Doze dias depois, foi eleita e empossada a primeira diretoria. Estava fundada a Associação Profissional dos Aeronautas do Distrito Federal. Em 1947, o Sindicato estendeu a sua base para todo o território nacional e passou a se chamar Sindicato Nacional dos Aeronautas. (SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS, 20--?)

Além do receio de grande adesão dos trabalhadores a essa nova organização, havia também os ideais socialistas ganhando força e se expandindo pós segunda guerra. Impedir que os trabalhadores da Varig entrassem no projeto de proletarização e saíssem da velha imagem ideológica de que o trabalho da tripulação era diferenciado e estava além da classe trabalhadora era fundamental para manter o controle e a gerência da companhia. Ao longo dos anos seguintes com a massificação dos serviços aéreos o caráter de classe fica mais claro, tema que será melhor explorado em capítulo posterior.

O segundo ponto pelo que preocupava Berta era o problema da descentralização do poder dentro da empresa. (HELMS, 2010) A Varig tinha mais de 500 sócios e nenhum detinha o poder de decisão que seria essencial para sobreviver no mercado em expansão.

A sugestão apontada por Berta foi a criação da Fundação dos Funcionários da VARIG, renomeada de Fundação Ruben Berta após a morte de seu idealizador. Nessa fundação seria promovido a transferência de 50% das ações da empresa para a entidade e mais uma quantia em dinheiro para que a fundação pudesse entrar em vigor. (RIBEIRO, 2008). A ideia era clara: fazer com que os trabalhadores sentissem que a empresa pertencia a eles e assim aumentar a extração de mais valia.

Além destes fatores, Bartolotti (2012) aponta ainda a preocupação com a intensificação da concorrência na aviação comercial pós guerra, dado a grande disponibilidade de aviões e peças que foram disponibilizadas da indústria bélica.

Ruben Berta vinha maturando esse projeto desde fins de 1941, quando se tornara o novo diretor gerente da companhia. A Varig ainda era uma empresa de aciação regional, lutando para vencer distâncias e dificuldades. (LOBELLO, 1996 p.30 apud BARTOLOTTI, 2012 p. 29)

O caráter da FRB foi “voltada a promover o bem-estar de seus beneficiários e de seus dependentes” (BARTOLOTTI, 2012 p.29). Sendo assim, aderiu a diversos projetos assistencialistas com relação a seus trabalhadores. “Os benefícios oferecidos englobavam auxílio-medicamentos,[...] material escolar, colônia de férias, áreas de lazer, convênios com universidades, seguro de automóveis, empréstimos e financiamentos [etc.]” (IDEM, 2012 p. 32)

Seu quadro de direção era composto por funcionários com mais de 10 anos eleitos para compor como presidente e vice-presidente. Segundo Bartolotti (2012) esses cargos eram eleitos por um colégio deliberante formado por funcionários da Varig escolhidos em assembleia-geral. Havia ainda, um Conselho Administrativo, formado por ex-membros do Colégio.

Apesar da ideia parecer uma medida parecer se alinhar com os interesses dos trabalhadores, a FRB nunca teve independência política com relação à direção da Varig e os interesses dos

empresários. Por ser uma fundação ainda vinculada a direção da empresa era facilmente captável aos interesses desta.

Entrevistamos um antigo comandante que trabalhou na empresa durante mais de 30 anos. Preservamos sua identidade e em resposta ao funcionamento interno da FRB ele nos relata:

Haviam reuniões na época de eleição e faziam uma grande festa com passagens de deslocamento, hotel, jantar e bebidas. Tudo para eleger um candidato, já pré escolhido, que no final formavam um conchavo, com contratos duvidosos como o casamento da filha do presidente da Varig custou uma verdadeira fortuna numa época não favorável. Houve um deslocamento de toda a família e convidados, encheram um avião da cia com destino a Paris. (Identidade do autor preservada).

Além disso, prossegue o mesmo entrevistado, havia pouca democracia interna dentro das assembleias:

Lembro que fomos até uma assembleia dessas não entramos e tivemos que assistir do lado de fora com um telão, ninguém lá dentro nos escutava apesar de estarmos fazendo o maior barulho. Tínhamos poucos representantes na assembleia e somente um tentou se pronunciar em vão. Nessa assembleia, se não me engano, também entravam os investidores, o pessoal forte que tinha ações. (Identidade do autor preservada).

Dessa entrevista podemos extrair que apesar de ser um projeto pretensamente de vitória dos trabalhadores era, na verdade um projeto de captação. Ao final do processo, a FRB controlava toda a estrutura da Varig, como apresenta o organograma da Figura II.

Figura II – Estrutura da Varig



Fonte: <<http://www.frbpar.com.br>> apud BARTOLOTTI, 2012 p.36

4.3.2 Substituição de aeronaves

Após a segunda guerra mundial havia outra necessidade enfrentada por Berta foi o projeto de substituição das aeronaves. Havia dois interesses em jogo, o primeiro era modernizar a frota e aproveitar a grande oferta da indústria bélica pós segunda guerra e os avanços tecnológicos que ela poderia proporcionar. O segundo era a importância que tinha a Varig começar a padronizar suas aeronaves o que facilitaria a reposição de peças e a parte mecânica das aeronaves.

Inúmeras aeronaves de sobre de guerra e peças de reposição de material aeronáutico foram deixadas nas bases do Nordeste, sendo posteriormente vendidas por preços simbólicos para as empresas nacionais, que, a partir de 1945 entraram num período de grande crescimento (RIBEIRO, 2008 p. 85)

A Varig começa a padronizar suas aeronaves com as Electra 10. Essas aeronaves eram de fabricação dos EUA sendo as primeiras aeronaves produzidas no país. Num total foram adquiridas oito aeronaves (RIBEIRO, 2008). Vemos neste ponto uma mudança de país pelo qual se orientava a Varig. Com o fim da segunda guerra a indústria aérea alemã parou de vender suas aeronaves para a Varig que passou a optar pelas de fabricação dos EUA.

4.3.3 Começo do crescimento

Como relatado na seção 4.3.1, a Varig começa sua expansão no mercado aéreo nacional a partir da incorporação da companhia aérea Aero Geral em 1952. A empresa atuava no Nordeste do Brasil e tinha sede na cidade de Santos estendendo sua atuação em todo litoral brasileiro. Nesse ponto a Varig salta de uma situação de companhia regional para uma empresa de porte nacional consolidando-se ao lado de outras grandes empresas como Panair do Brasil, VASP, Cruzeiro do Sul e do consórcio Real-Aerovias. Para competir neste mercado, a Varig adota preços menores. (RIBEIRO, 2008).

Em 1955 a Varig demandou renovar sua tecnologia aeronáutica em virtude do aumento da quantidade e da distância de voos. Como agora oferecia voos em todo entre 20 cidades, da região Sul à região Nordeste. Novidades como sistema hidráulico e elétrico foram adicionados às aeronaves.

Durante os anos de 1948 e 1949, havia uma disputa para o mercado aéreo internacional com voos para os EUA. A Cruzeiro do Sul tentou entrar neste mercado, no entanto, voar pelo atlântico era uma tarefa que demandava um avião de quatro motores. A Cruzeiro do Sul tentou levar adiante o projeto com os quadrimotores Douglas DC-4 no entanto o governo lhe recusou subsídios e a companhia voltou atrás no projeto.

O governo cancela a autorização que havia dado a Cruzeiro do Sul, com como o interesse em manter a linha, foi oferecido a Varig, entre 1952 e 1953.

[...] Ribeiro Dantas [presidente da Cruzeiro do sul], não quis efetivar o serviço sem a garantia do governo federal de subsídios. Em 1949, a Cruzeiro vendeu os três DC-4, que havia adquirido para comprar quatro aviões do tipo Convair CV-340. Em maio de 1952, o Ministério da Aeronáutica cancelou a autorização da Cruzeiro do Sul para operar a rota por falta de equipamento adequado. Em fevereiro de 1953, a Varig foi designada para voar para Nova Iorque e encomendada, na ocasião, três Constellation, inaugurando a rota Rio-Belém-Port of

Spain-Ciudad Trujillo em agosto de 1955. Em novembro do mesmo ano, a Varig consegue subsídios. (FAY, 2001 p.52&53)

Neste aspecto, notamos de novo a importância do Estado no desenvolvimento do setor aéreo nacional, não é possível ou rentável desenvolver sem ajuda do Estado as rotas demandadas. A importância dos subsídios concedidos pelo Estado e das aeronaves Lockheed L1049G Super Constellation de quatro motores foram fundamentais para que em 1955 a Varig começasse a operar a rota até Nova Iorque.

4.4 Era de Ouro

Com a expansão dos seus serviços a Nova Iorque em 1955, e seu reconhecimento internacional, e, além disso, com o crescimento fruto da grande oferta de equipamentos do final da segunda guerra, a Varig passa por um momento retratado por Helms (2010) e Bartolotti (2012) como Era de Ouro ou Anos de Ouro.

Os anos 1960 foram de grande crescimento da empresa. Como citado na seção 3.5 do presente trabalho, em 1961, a Varig incorpora o consórcio Real Aerovias Nacional. Segundo Anderson (1979), a Real chegou a ser a maior companhia aérea brasileira. Ribeiro (2008) afirma que a companhia contou com uma frota de 117 aeronaves divididas em “86 DC-3/C-47, 12 C-46, 6 Convair CV-340, 6 Convair CV-440, 3 DC-4 e 4 Super Constellation.” (RIBEIRO, 2008 p. 99).

Em 1961 a Real voava para 160 cidades do Brasil e 9 cidades do exterior. Porém, a empresa vinha acumulando uma fragilidade financeira e em 13 de agosto de 1961 foi absorvida pela Varig com transferência de 90% das ações. (RIBEIRO, 2008).

Houve uma grande dificuldade inicial ao absorver uma companhia quase duas vezes maior, a Varig teve que reformular seu modelo administrativo para atender o novo mercado. Como citado na seção 3.5, houveram desacordos com relação a essa absorção com a alegação de que se tornaria um monopólio de fato (ANDERSON, 1979).

Em 1959 e durante a década de 1960 a Varig vive uma experiência conhecida como Era a Jato. O primeiro avião da Varig a substituir o obsoleto sistema de pistão foi o SE-210

Caravelle que chegou a Porto Alegre em setembro de 1959. (RIBEIRO, 2008). Em 1960 a Varig adquire o seu avião mais moderno, o Boeing B-707 que, como aponta Ribeiro (2008) coloca a Varig em condições de igualdade com os mais avançados países do mundo no campo de aviação comercial. As novas aeronaves exigiram, em razão de sua complexidade, uma reestruturação com corpo técnico da empresa.

A ditadura militar brasileira (1964-1985) teve fortes ligações com a Varig. Com seu crescimento consolidado desde o início das rotas internacionais para Nova Iorque e, posteriormente a absorção da Real, com linhas até Chicago, Los Angeles, Bogotá, Cidade do México, Honolulu e Tóquio (BARTOLOTTI, 2012) e com sua renovação de frota, a Varig assume o rumo de crescimento que a leva a liderança do mercado e a uma ligação muito forte com os militares.

Em 1964 a Panair, subsidiária da Pan American Airways, vem acumulando déficits que totalizam 1,5 bilhões de cruzeiros. Segundo Ribeiro (2008) esse déficit chega aos 38,5 bilhões em 1965. Esses balanços negativos chegavam a comprometer a segurança de voo com falta de manutenção. Em 9 de fevereiro de 1965 o Ministério da Aeronáutica retira a concessão que permitia a empresa a voar, pela incapacidade econômica. Relata Ribeiro (2008) que cerca de 6 mil aeronautas perderam seus empregos.

Oito horas após o comunicado oficial, no dia 10 de fevereiro, A Varig estava operando as linhas da Panair, recebendo 2 aeronaves Douglas DC-8 e passou a operar linhas ao continente Europeu. Fay (2002 apud RIBEIRO, 2008) relata que em 1966 foi cancelado o decreto de falência da Panair, porém a companhia não recebeu de volta a concessão das rotas que estavam sendo operadas pela Varig e pela Cruzeiro.

A última empresa absorvida pela Varig nesta época, chegou a deter 21% do mercado nacional em 1948 e foi a companhia que detinha 21% das ações da Varig no começo das operações. A antiga Sindicato Condor, sob o nome de Cruzeiro do Sul, empregava 4 mil funcionários em 1968 e tinha um faturamento de 6 bilhões.

Durante a década de 1970 a companhia ficou prejudicada, segundo Ribeiro (2008), em virtude do controle exercido pelos militares. Em 1974 a divisão do mercado era a seguinte: Varig com 32%, Transbrasil com 13%, Cruzeiro do Sul com 22% e Vasp com 3%.

Ambas a Transbrasil e a Cruzeiro estavam apresentando déficits e, por conta disso, apresentaram um plano de fusão, que foi negado pelo Governo. A saída encontrada pelos militares foi a absorção da Transbrasil pela Varig e da Cruzeiro pela Vasp, porém isso geraria uma situação de concorrência desleal com a Varig dominando o mercado doméstico e internacional.

Por fim, em 6 de maio de 1975, o Ministro da Aeronáutica autoriza a Vasp a absorver a Transbrasil e a Cruzeiro do Sul. O governo federal impôs uma série de dificuldades na negociação e o governo de São Paulo assume que pretendia ficar com controle de 40% da nova empresa, 69% das linhas nacionais e 10% das linhas internacionais (RIBEIRO, 2008).

A Varig observando que a Vasp se tornaria majoritária no mercado doméstico e, ainda, disputaria as rotas internacionais, se empenha em impedir a transação. Numa manobra estratégica, a Fundação Ruben Berta adquire as ações da Cruzeiro do Sul comprando 64% do controle acionário. Assim a Cruzeiro do Sul passa a pertencer a Fundação Ruben Berta e a ser controlada pela Varig, mas não deixando de existir.

A VARIG, depois de ter absorvido a Real Aerovias Nacional em 1961, herdou as toras para Europa da Panair do Brasil em 1965 e, em 1975, através da Fundação Ruben Berta, adquiriu a Cruzeiro do Sul, passando a ser a única empresa a voar para o exterior (FAY, p. 228, 2001)

Durante a Era de Ouro ainda houve, segundo Ribeiro (2008) uma nova modernização com a missão de ampliar e atualizar a frota. Ao longo de sua história, foram adquiridas as aeronaves apresentadas na Tabela VI a seguir:

Tabela VIII – Aeronaves utilizadas na História da VARIG

<i>Aeronave</i>	<i>Quantidade</i>	<i>Período de operação</i>
Dornier Do J Wal	1	1927-1930
Dornier Merkur	1	1928-1931
Morane Sauliner	1	1930-1931
Nieuport Delage 641	1	1931
Junkers A50ce	3	1931-1934
Klemm L-25	2	1930-1937
Junkers G-24	1	1927
Junkers F-13	2	1932-1948
Messerschmitt Bf-108B	1	1936

Messerschmitt Me 20B2	1	1937-1944
Junkers Ju52	1	1938-1943
Focke Wulf Fw 58 K12	1	1940-1941
Fiat G.2	1	1942-1945
De Havilland DH-89 Dragon Rapide	1	1942-1945
CANT Z.1012	1	1943
Lockheed L-10E Electra	8	1943-1955
Noordyun UC-64A- Noresman	1	1947-1950
Douglas DC-3	48	1946-1971
Curtiss C-46	29	1948-1971
Douglas DC-6	5	1961-1968
Convair 240	14	1954-1968
Convair 340	3	1961-1963
Convair 440	12	1961-1963
Lockheed Constellation	10	1955-1966
Lockheed L-188 Electra	15	1962-1991
Hawker Siddeley HS-748 "AVRO"	11	1965-1976
Beechcraft B-99 Airliner	1	1968
NAMC YS-11	4	1976-1977
Fairchild Hiller FH-227B	4	1970-1975
Sud Aviation Caravelle	3	1959-1964
Boeing 707	20	1960-1989
Convair 990	3	1963-1971
Douglas DC-8	2	1965-1977
Boeing 727	11	1970-1992
Boeing 737-200	20	1974-2003
Douglas DC-10	16	1974-1999
Boeing 747-200	4	1981-1995
Boeing 747-300	5	1985-2000
Boeing 747-400	3	1992-1994
Airbus A300	2	1981-1990
Boeing 767-200	8	1987-2003
Boeing 767-300ER	9	1989-2008
Boeing 737-300	52	1987-2008
Boeing 737-400	8	2000-2006
Boeing 737-700	7	1999-2006
Boeing 737-800	2	2001-2006
McDonnell Douglas MD-11	26	1992-2006
Boeing 777-200	8	2001-2006
Boeing 757-200	4	2004-2006

Fonte: BARTOLOTTI, 2012 pp.39, 40 & 41

5. CRISE E FIM DA VARIG (1985-2006)

Apresentamos ao longo do presente trabalho a história da aviação, a história da Varig do seu princípio até os seus anos de ouro, neste capítulo faremos a análise dos motivos que levaram a Varig a falência.

Essa história remonta a hiperinflação brasileira dos anos 1980. Com os projetos da Ditadura Militar que acumulavam dívida externa o país se vê, logo no princípio da redemocratização, diante de um processo de hiperinflação que exige do governo federal adoção de políticas econômicas.

“As condições que levaram à hiperinflação no Brasil foram [...] a dívida externa acumulada dos anos 70, o choque externo de 1979 (segundo choque do petróleo e choque dos juros) e a suspensão de financiamentos externos desde 1982 [...]” (BRESSER PEREIRA & NAKANO, 1991 p.90)

Nessas condições, o mercado nacional apresenta um ambiente tenso a novos investimentos e as incertezas se afloram gerando um “sentimento desfavorável em relação ao futuro imediato, onde havia o temor do crescimento vir a ser abatido pela inflação.” (RIBEIRO, 2008).

Em fevereiro de 1986 o governo lança o Plano Cruzado com a meta de controlar a inflação. A base de sustentação do plano era a neutralização do fator inercial da inflação com congelamento de preços e salários (RIBEIRO, 2008).

Os Planos Cruzado I e II tiveram impacto negativo nas finanças da empresa. A Varig começa a ter problemas de liquidez no qual precisava vender seu patrimônio para cobrir as despesas. (HELMS, 2010). Ribeiro (2008) aponta ainda que durante a época dos congelamentos, os custos da empresa não sofreram congelamentos, muitos deles realizados em dólar, e por isso as empresas aéreas em geral começam a acumular prejuízos. “Os cálculos dos prejuízos que a Varig teve com os congelamentos estão estimados em 5 bilhões.” (HELMS, 2010 p. 29).

Um dos principais problemas com relação a tais planos econômicos e remontando a Tabela V (p. 32) deste trabalho está relacionado a dois custos da aviação: salários e combustível. O combustível apesar de ter seu valor internacional reduzido, devido à redução do preço do barril do petróleo (Tabela VIII, a seguir) não foi o suficiente para o congelamento não

acarretasse grandes prejuízos com a venda e as tarifas cobradas pelo governo brasileiro (RIBEIRO, 2008), porém é possível afirmar que a maior parte deles se somava quanto às peças de reposição, e outros insumos, e investimento em novas aeronaves todos eram cotados na moeda Dólar.

Tabela IX – Evolução do preço do Barril do Petróleo em US\$ de 1980 a (nov.) 2014 deflacionado a preços de (nov.) 2014.

Ano	Preço Nominal	Preço deflacionado (novembro de 2014)
1980	\$37.42	\$107.37
1981	\$35.75	\$92.98
1982	\$31.83	\$77.95
1983	\$29.08	\$68.97
1984	\$28.75	\$65.37
1985	\$26.92	\$59.10
1986	\$14.44	\$31.10
1987	\$17.75	\$36.89
1988	\$14.87	\$29.73
1989	\$18.33	\$34.91
1990	\$23.19	\$41.79
1991	\$20.20	\$35.03
1992	\$19.25	\$32.40
1993	\$16.75	\$27.39
1994	\$15.66	\$24.94
1995	\$16.75	\$25.96
1996	\$20.46	\$30.79
1997	\$18.64	\$27.43
1998	\$11.91	\$17.26
1999	\$16.56	\$23.42
2000	\$27.39	\$37.55
2001	\$23.00	\$30.69
2002	\$22.81	\$29.92
2003	\$27.69	\$35.55
2004	\$37.66	\$47.05
2005	\$50.04	\$60.45
2006	\$58.30	\$68.28

2007	\$64.20	\$72.99
2008	\$91.48	\$100.01
2009	\$53.48	\$58.76
2010	\$71.21	\$77.11
2011	\$87.04	\$91.39
2012	\$86.46	\$88.95
2013	\$91.17	\$92.41
2014 (Nov)	\$89.08	\$89.08

Fonte Inflation data disponível em:
 <http://inflationdata.com/Inflation/Inflation_Rate/Historical_Oil_Prices_Table.asp>

A maior fonte de prejuízos a agregar na lista foi a Escala Móvel de Salários também conhecida como Gatilho Salarial, atribuída aos planos econômicos. Instituiu reajuste automático de salários sempre que a inflação atingisse 20%. Trotsky (1936) declarou guerra implacável às políticas capitalistas mesmo as de cunho reformistas e afirma que nem a inflação e nem a estabilidade podem servir de palavras-de-ordem ao proletariado, mas que só se pode lutar pela Escala móvel de salários; e completa: “Os contratos coletivos devem assegurar o aumento automático de salários, correlativamente à elevação dos preços dos artigos de consumo.” (TROTSKY, 1936 cap.4).

A classe trabalhadora brasileira aceitou bem às medidas de escala móvel de salários e congelamento de preços. A burguesia prefere individualizar as questões salariais reduzindo as lutas coletivas e assim consegue maior poder de barganha nas negociações. As condições não perduraram muito tempo e os processos judiciais acumularam contra o governo.

A Varig foi uma das empresas que entra com processo contra a União pelos prejuízos causados com o congelamento. Relata Helms (2010) que ao segurar os preços baixos artificialmente, não havia retorno para essas empresas aéreas em prestar os serviços. A Varig começa a ter problemas de liquidez e realizar operações de sale and lease back, vendendo o patrimônio para cobrir despesas.

Em 1990, é eleito para presidente da República Fernando Collor de Mello, no mesmo ano, o novo presidente abre o mercado da aviação nas rotas internacionais permitindo a entrada de novas companhias estrangeiras no mercado que passariam a atuar com custos reduzidos isentas de tributos como PIS e COFINS (RIBEIRO, 2008).

A maior dificuldade enfrentada pela Varig, neste período, foi a concorrência com empresas estrangeiras cujo mercado brasileiro, como aponta Helms (2010), representava um faturamento muito pequeno. Apontadas pelo autor como as grandes empresas dos EUA de aviação, eram elas, American, United, Delta e Continental Airlines. No entanto, a nova situação de concorrência com essas empresas ainda não seria tudo, a Varig ainda teria que concorrer com as empresas brasileiras Vasp e Transbrasil que passariam a atuar no mercado internacional.

Além disso, a alta nos combustíveis ocasionados pelos conflitos do Golfo Pérsico também prejudicaram os rendimentos da empresa. O preço do barril chegou, no início da década de 1990, ao patamar de 40 dólares o que representava uma alta de 20,5% em relação ao ano anterior e de mais de 41% se comparado a 1988.

Apesar do aparente cenário catastrófico, os dirigentes da empresa não contiveram os gastos no investimento em mais aeronaves. Conta Helms (2010) que em 15 de outubro de 1990, a Varig assina a compra de 20 aeronaves da Boeing. Em 1991, chegam os primeiros Boeing 747-400 e os primeiros MD-11. Ainda em 1991, a empresa atinge o máximo número de funcionários mais de 28 mil.

Esses duros golpes e a má gestão dos recursos, de forma pouco democrática pela FRB, fizeram com que a Varig sofresse uma redução abrupta de patrimônio. O valor de 1993 foi reduzido a um décimo do valor de 1986, de 867 milhões de dólares a, apenas, 86 milhões.

Instituído em fevereiro de 1994, o Plano Real foi a maior tentativa do governo brasileiro em controlar a inflação. O projeto não foi apenas a mudança de nome da moeda, tampouco a sua conversibilidade unitária em dólar. O Plano foi constituído de privatizações e equilíbrio fiscal para garantir os lucros e que quem arcasse com os prejuízos sociais fosse a classe trabalhadora. Esse equilíbrio significa a redução de gastos do governo com as condições sociais, como saúde e educação, por exemplo.

A medida adotada para realizar o plano foi a valorização da nova moeda criada colocando-a em paridade com o Dólar e sustentando isso com a exoneração do Estado brasileiro e a abertura comercial.

A criação da URV (Unidade Real de Valor) foi parte integrante do plano. A ideia era que houvesse conversibilidade entre a moeda antiga, o Cruzeiro Real, na nova moeda criada o Real. A nova moeda estaria em paridade com o dólar e isso a colocaria em estabilidade.

Com essa nova paridade do Real duas afirmações podem ser feitas: a nova moeda estaria artificialmente sobrevalorizada e dificultaria o governo de realizar políticas monetárias, uma vez que dependeria das políticas dos Estados Unidos. Essa sobrevalorização poderia garantir a Varig a redução de suas dívidas, cotadas em dólar. A relação do câmbio pode ser observada na seguinte tabela:

Tabela X – Evolução do Câmbio no Brasil – Relação: 1 dólar = x Real (dados do mês de novembro em cada ano)

1995	0,9648
1996	1,0048
1997	1,0778
1998	1,1603
1999	1,8128
2000	1,8297
2001	2,3533
2002	2,9197
2003	3,0773
2004	2,9252
2005	2,4334
2006	2,1759
2007	1,9482
2008	1,8346
2009	2,0004
2010	1,7605
2011	1,6725
2012	1,9536
2013	2,1585
2014	2,3521

Fonte: Oanda disponível em: <<http://www.oanda.com/lang/pt/currency/historical-rates/>>

Em 1994 há uma tentativa de redução de despesas da Varig através de um profundo processo de reestruturação na empresa, que passa por demissão em massa de trabalhadores e redução do capital, inclusive com interrupção de pagamentos. O pagamento de *leasing* das aeronaves que a empresa vinha realizando desde o final dos anos 1980 começa a ser interrompido em 1994 e as primeiras aeronaves começam a ser devolvidas. A empresa reduziu, neste período, 10.575 funcionários do seu quadro, e reduziu o número de diretorias.

Houve uma reorganização da FRB que reduz o poder do presidente. Na nova formula a Fundação passaria a contar não mais com um presidente, mas com um conselho de curadores. Isso gera problema de governabilidade dentro da empresa, apesar de diminuir os casos de desvios e os escândalos com o dinheiro da empresa, feitos pelo presidente. A rotatividade dos curadores é muito grande que, segundo Bartolotti (2012) não chegam a concluir o mandato até o final do período.

Estas reduções e cortes não se mantiveram, em 1997, a Varig faz um grande investimento, em virtude do aumento da demanda por viagens causada pelo novo câmbio e pela redução drástica no valor do combustível devido à queda abrupta no preço do petróleo (de 1990 a 1998 o preço do petróleo caiu 58,5% - Tabela VIII).

Aparentes sinais de recuperação se apresentam na empresa. Em 22 de outubro a empresa entra no grupo Star Alliance, que reunia grandes empresas internacionais como: Air Canadá, Lufthansa, SAS, Thai e United Airlines, e assim, poderia aumentar sua oferta de destinos e volume de passageiros (HELMS, 2010). No mesmo ano, a empresa faz a maior compra de sua história, com uma encomenda de 24 aeronaves e com opção de compra de mais 16. Tal operação custaria a empresa cerca de 2,7 bilhões de dólares (Idem, 2010).

Durante o período neoliberal brasileiro, como ficou conhecido os anos 90, com Fernando Henrique Cardoso a frente da presidência, o país passa por uma reformulação com a ideia de privatizar as empresas públicas ao setor privado e controlar a inflação. A ideia, além de não gerar os fundos que prometia o projeto privatizante, ainda deixou o legado de baixos salários ao servidor público, redução na educação e na saúde, que foram pautas da juventude brasileira na metade de 2013.

Este governo não via a Varig com bons olhos e não apoiava a empresa no setor aéreo. A tendência política, como aponta Helms (2010, p.43) era: “Descentralização, privatização,

concessões, parcerias e uma regulação desburocratizada” e prossegue: “A Varig, ao mesmo tempo que era uma empresa privada, era vista pelo governo como uma empresa estatal, devido ao modo de gestão através de uma fundação.” Nesse período, a empresa além de não receber nenhum tipo de financiamento por parte do governo, também ficou prejudicada com o pensamento de que só empresas puramente privadas eram eficientes.

Havia a ilusão de que tais condições do Real valorizado durariam até o infinito o que se mostrou falso. Em 1999 há uma desvalorização da moeda que atinge diretamente a empresa e que faz com que suas dívidas tenham um aumento gigantesco afetando a saúde financeira da empresa, que entra nos anos 2000 numa situação complicada de ser recuperada e obrigando-a a se reformular.

A Varig passa a ser dividida em: “Varig AS, responsável pela administração da Varig Brasil, VarigLog e Pluma; Varig Participações em transportes aéreos (VPTA); e Varig Participações em Serviços Complementares (VPSC).” (HELMS, 2010 p. 32)

Durante o final da década de 1990 e início dos anos 2000, duas empresas começaram a crescer com outra fórmula para a aviação: serviços simplificados e popularização do transporte aéreo. Em outras palavras conhecidas por Marx (1996), através do aumento da mais valia, neste caso, tanto da absoluta quanto da relativa. A redução do número de funcionários que as empresas apresentavam era consideravelmente grande, e até hoje, apresenta problemas com a regulamentação dos trabalhadores aéreos. Enquanto a Varig trabalhava com 180 trabalhadores por avião em média, as outras empresas trabalhavam com apenas 50. (RIBEIRO, 2008) Essa redução na quantidade de trabalhadores, aumento da jornada e redução salarial será melhor discutida em capítulo posterior.

Em janeiro de 2003, assume a presidência do país aquele que viria a ser a esperança de muitos trabalhadores, inclusive os da Varig, Luíz Inácio Lula da Silva. A grande expectativa num governo considerado dos trabalhadores foi frustrada logo no primeiro ano. O governo Lula, se mostra disposto a ajudar a aviação nacional, mas defende um projeto de fusão entre a TAM e a Varig para criação de uma nova empresa. Helms (2010) relata a preocupação dos trabalhadores da Varig com relação ao projeto, mas não se demonstrava só uma inquietação. As demissões em massa e o rebaixamento salarial a estes trabalhadores se apresentavam de forma clara e a ausência de respostas por parte do governo que se limitava a dizer que não iria

ajudar nenhuma empresa privada. “Ocorreram várias manifestações em aeroportos em todo país contra essa fusão.” (HELMS, 2010).

Apesar de todas essas dívidas acumuladas e essas derrotas a Varig apresentava até 2003, ano em que ainda era a maior empresa do Brasil, uma receita que subira em relação ao ano anterior de 6,3 para 6,8 bilhões de reais. A lucratividade da empresa em 2003 chegava a 6,41% (ANAC, 2003). O que significava o dobro da receita da segunda maior empresa, a TAM, e uma lucratividade acima da média nacional de 2,5% para aquele período. Acabar com a empresa que apresentava rentabilidade, abastecia a maior parte do mercado aéreo nacional e se situava em um setor estratégico para o país foi um verdadeiro crime.

5.1 O controverso processo de venda

Quando tratamos o processo de falência de uma empresa poucos casos se comparam com a história da Varig neste aspecto. Ainda em 2005, aponta Ribeiro (2008), a empresa solicitaria da justiça um processo de recuperação judicial que, apesar das tentativas, como a da VARIGLOG³, que ofereceu 350 milhões de dólares em abril de 2006, a empresa vai a leilão, ainda em 2006, o que decretaria o fim da empresa.

Em 20 de julho de 2006 começa o processo de um dos leilões mais controversos da história. Depois dos esforços do governo em unificar a Varig com a TAM e a GOL, rechaçada pelos trabalhadores da Varig no plano que ficou conhecido como Operação Armênia. A empresa começa um processo de recuperação judicial e em conjunto no processo de leilões.

Importante ressaltar algumas informações antes de tratar dos Leilões e do processo de venda em si. Ainda em 2005, uma lei fora aprovada através do esquema de compra de votos conhecido como Mensalão, a Lei de Falências (RECONDO & BRITO, 2012). A lei ficou conhecida por ser aplicada diretamente ao caso da Varig, uma empresa em vias de falência e

³ A VARIGLOG, uma das divisões pela qual passou a Varig, fora vendida no começo de 2005 para a empresa portuguesa TAP em conjunto com investidores brasileiros representados pela VOLO Brasil, constituída pelo grupo Matlin Patterson. Junto com a VARIGLOG também foi vendida a VEM (Varig Engenharia e Manutenção) para o mesmo grupo.

com uma massa de trabalhadores que ultrapassava os 10 mil, cuja principal mudança destacada no processo foi:

Uma inovação trazida na legislação, é o tratamento dado aos créditos trabalhistas, no caso de falência da empresa. Pelo DL 7661/45, estes detêm a preferência sobre os demais, ou seja, depois de devidamente comprovados e reconhecidos pela Justiça do Trabalho, assumem a preferência no *Quadro Geral de Credores*, independentemente de seu valor.

Agora essa preferência ganhou um limite, um teto, no valor equivalente a 150 salários mínimos, o que representa hoje, o valor de R\$ 45.000,00. O saldo remanescente, será disputado pelos ex-funcionários da falida, em condições de igualdade, com os demais *credores quirografários*, e que são preteridos aos *credores privilegiados*, garantidos por bens móveis e imóveis e créditos tributários em geral.

Sem dúvida, essa alteração foi, ao nosso ver, um retrocesso no que tange aos direitos dos trabalhadores das empresas, principalmente para os mais antigos, que acumularam ao longo do tempo créditos oriundos de direitos trabalhistas com a empresa, e foram preteridos pelo legislador na partilha dos créditos da falida.

Na prática, acreditamos que os trabalhadores da falida acabarão recebendo apenas o valor máximo de R\$ 45.000,00, referente aos 150 salários mínimos, já que pouca chance terão os créditos remanescentes, classificados como quirografários, de serem honrados, tal como tem sido historicamente o desfecho desses créditos nas ações falimentares. (PEREIRA, 2005)

O processo tão questionável do ponto de vista legal atingiu diretamente os trabalhadores da Varig, em especial os mais antigos que acumulavam dívidas maiores. Fica questionável o papel da justiça e da legitimidade das leis dentro da luta de classes, quando os trabalhadores têm seus direitos diretamente afetados.

Em meio a este novo lado assumido pelo Partido dos Trabalhadores quando assumem o governo em 2002, envolvidos em escândalos, como o mensalão, que favoreceram diretamente aos empresários e à lógica do lucro. O papel dos sindicatos ligados a Central Única dos Trabalhadores (CUT), dirigidas pelo PT, foi o de total aparelhamento e apoio às políticas do governo.

O sentimento dos trabalhadores da Varig com relação ao PT e ao sindicato é de desamparo e de traição. Em notas apresentadas na época pelas organizações que os trabalhadores (Anexo I) podemos ver as exigências ao governo e as denúncias com relação ao atrelamento ao neoliberalismo.

O comandante Marcelo Lins, ex presidente da APVAR⁴, escreveu uma nota do que considerou o crime de lesa-pátria no qual denunciava as medidas do governo com relação a empresa, na qual podemos destacar:

Achar que ratear R\$ 30 milhões por cerca de 10 mil trabalhadores é fazer Justiça, e que a lei de Recuperação Judicial foi um sucesso no Caso Varig, é mais do que um acinte à inteligência. É a volta da barbárie, desta feita praticada contra milhares de famílias. (LINS, 2008)

Esse sentimento vem desde a luta travada em 2002 de trabalhadores da Varig que culminou em demissões e perseguição política como relata Bartolotti (2012):

A princípio, a APVAR, e depois em conjunto com a ACVAR e a AMVVAR, vêm travando uma luta árdua em defesa dos trabalhadores do grupo Varig, por não terem recebido do SNA, no início de todo o processo, o apoio devido (reclamado por eles) em defesa dos seus direitos, quando essa luta culminou na demissão de toda a diretoria da APVAR, em fevereiro de 2002. (BARTOLOTTI, 2012 pp. 48 e 49)

O caso de que trata a autora é relacionado à crise que já vinha dentro da empresa. Em 2002 o processo de lutas toma corpo e a diretoria da empresa demite 31 pilotos, dentre eles toda a diretoria da APVAR. Em relatório posterior do Conselho de Defesa dos Direitos da Pessoa

⁴ Na década de 1960 foram criadas associações para representar os interesses legais dos trabalhadores. A Associação de Pilotos da Varig (APVAR), a Associação de Comissários da Varig (ACVAR) e a Associação de Mecânicos da Varig (AMVAR) formavam juntas o Trabalhadores Grupo Varig (TGV). Durante as décadas de crise da empresa, as associações, em especial a APVAR, tomaram os rumos das lutas organizadas dos trabalhadores. Organizavam manifestações em luta contra a falência da empresa e por seus direitos.

Humana (CDDPH) o governo reconhece a perseguição e os trabalhadores são recontratados em maio de 2002 (BARTOLOTTI, 2012).

5.1.1 Os leilões

Após a entrada na justiça para pedido de recuperação judicial em junho de 2005, os credores da Varig aprovam proposta de venda da empresa, em maio de 2006. O leilão fora marcado para 8 de junho e, aponta Bartolotti (2012), o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) oferece empréstimo.

Os Trabalhadores do Grupo Varig (TGV) ⁵ apresentaram a seguinte proposta:

A proposta [...] [dos] Trabalhadores do Grupo Varig (TGV), foi de R\$ 1,010 bilhão (US\$ 449,48 milhões) pela Varig Operacional (que inclui as operações nacionais e internacionais), sendo R\$ 225 milhões em créditos concursados e não concursados, R\$ 500 milhões em debêntures e R\$ 285 milhões em moeda nacional. (NOBLAT, 2006)

A ideia dos trabalhadores era comprar a empresa e realizar o pagamento através das dívidas que o governo acumulara com a empresa relacionadas à ação judicial do congelamento de tarifas da década de 1980; e com os serviços prestados pela Varig de continuar atuando na aviação.

O Estado nega, através do poder judicial, que os trabalhadores realizem qualquer voo sem antes depositar os recursos necessários para a realização da venda. Impedidos de voar e curiosamente sem o apoio do BNDES, que lhes nega empréstimo a última saída fora usar seu fundo de pensão privado: o AERUS (que será abordado no capítulo subsequente).

O governo, no entanto, proíbe os trabalhadores de usarem seu fundo de pensão para fins de salvar a empresa.

Não podemos esquecer que grande parte dos funcionários da Varig estava se movimentando financeiramente para arregimentar recursos, a fim de adquirir a

⁵ Aglomerava a APVAR, ACVAR e AMVVAR. Ver nota de rodapé 4.

empresa e salvá-la da débâcle. Com a investida contra o seu fundo de pensão, é bem possível que tenham ficado sem condições de ajudar a empresa pela qual lutavam. (REIS, 2007).

Sem nenhuma saída e sem apresentar outra proposta o TGV desiste da compra e novo leilão é marcado para julho.

No processo de recuperação judicial, a Varig fora dividida em duas empresas: a Varig Nova (conhecida como Varig boa) e a Varig Velha (conhecida como Varig ruim). A Varig Nova ficaria com as marcas Varig e Rio Sul, além das operações da empresa. A Varig Velha ficaria com todas as dívidas estimadas em 7,9 bilhões e com a marca Nordeste, sem nenhum avião. (RIBEIRO, 2008).

No segundo leilão, apenas uma proposta foi apresentada. A VarigLog , que havia sido comprada pelo grupo Martlin Patterson em 2005, propõe a compra da Varig Nova. A proposta foi aceita e com 20 milhões de dólares, que já haviam sido aportados pela própria VarigLog para que a Varig conseguisse manter as operações até o leilão, o grupo Martlin Patterson compra a Varig. (RIBEIRO, 2008)

A proposta do grupo contava, ainda, com a promessa de investir US\$ 485 milhões na nova empresa e em aporte de recursos na Varig Velha; o que de fato, nunca ocorreu. A única conclusão pela qual chegamos é que a venda da empresa ao grupo estrangeiro foi feita sem dispêndio de nenhum dólar. Em linguagem popular, foi de graça.

A venda da Varig ainda teria mais a mostrar. Além do truculento processo no qual os trabalhadores da empresa não puderam adquiri-la, mas o grupo estrangeiro levou sem dispendir de nenhum recurso no ato da compra, a GOL Linhas Aéreas compra o controle da Varig Nova em 2007 por US\$ 275 milhões. (RIBEIRO, 2008).

O triangulo para esse negócio fecha a possibilidade de qualquer questionamento que poderia ser feito, se a empresa fosse comprada diretamente, com relação a concentração de mercado que se formaria a partir desta compra. Aponta Ribeiro (2008) que este negócio representaria uma concentração que poderia alcançar 92% do mercado interno por duas empresas: a TAM e a GOL, segundo dados da “Globo”.

6. IMPACTOS E INJUSTIÇA: AS CONSEQUENCIAS DA FALÊNCIA DA VARIG PARA SEUS TRABALHADORES

Neste capítulo será tratado levando em conta a história da Varig posterior a sua falência, pois a empresa enquanto organização de trabalho terminou, mas seus trabalhadores continuam em luta, através da justiça e da organização, para fazer valer seus direitos trabalhistas enquanto classe.

Nesse sentido, uma divisão sistemática fundamental para aprofundar o tema. Em primeiro lugar serão tratados os direitos dos trabalhadores de uma forma geral, suas vidas e destinos, o que acarretou a falência da Varig em sua estrutura de vida.

O segundo ponto é o maior direito ceifado da Varig e da história recente do trabalho. Trata-se da pensão complementar do fundo AERUS que fora feita durante a vida inteira destes trabalhadores e que, ao chegar a hora de receber a aposentadoria que lhes é de direito, simplesmente foram abandonados à própria sorte.

Importante destacar as impressionantes e emocionantes histórias relatadas por aqueles que dedicaram vidas e até gerações a esta empresa. Os relatos e entrevistas colhidos e os apresentados por outros trabalhos são muitas vezes realizados a luz da emoção ainda muito presente na trajetória destes trabalhadores. Emoção que, em diversas entrevistas, não os conteve de chorar diante de tamanha humilhação.

6.1 Trabalho Sucata: o aumento da mais valia e a redução salarial

Antes de adentrar neste ponto é preciso de forma criteriosa avaliar o processo como um todo e observar que na lógica de aumentos de lucro está intrínseca a ideia de rebaixamento de salários (absolutos ou relativos a mercadoria produzida). Marx (2012) depois de abordar o funcionamento da sociedade dividida em classes e que avança segundo suas contradições aponta dois tipos de intensificação da exploração do trabalho na tentativa de extrair mais lucros dos trabalhadores ao qual dá os nomes de mais valia absoluta e relativa.

A mais valia absoluta é o processo no qual o capitalista aumenta sua apropriação por meio do aumento do trabalho excedente, ou seja, o empresário aumenta a jornada de trabalho o que faz com que os trabalhadores gastem mais tempo de suas vidas na realização daquele trabalho. A forma relativa trás consigo a ideia de intensificação do trabalho, ou seja, redução do tempo necessário para realização de determinada mercadoria.

Há diversos limites físicos, temporal e psicológicos no aumento da mais valia absoluta. O trabalhador não pode ficar nem mais de 24 horas por dia em trabalho e tampouco exercer essa tarefa durante o dia inteiro, uma vez que há o desgaste físico do corpo. É preciso aumentar a carga de trabalho intensificando e tornando-o mais produtivo, seja através de maquinaria ou de redução da porosidade do trabalho.

No setor aéreo brasileiro isto fica visível ao longo dos anos. A relação de mais valia relativa pode ser observada desde a extinção de postos de trabalho dentro da aeronave como das seguintes atividades:

- c) MECÂNICO DE VÔO: auxiliar do comandante, encarregado da operação e controle de sistemas diversos conforme especificação dos manuais técnicos da aeronave;
- d) NAVEGADOR: auxiliar do comandante, encarregado da navegação da aeronave quando a rota e o equipamento o exigirem, a critério do órgão competente do Ministério da Aeronáutica;
- e) RADIOOPERADOR DE VÔO: auxiliar do comandante, encarregado do serviço de radiocomunicações nos casos previstos pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica; (BRASIL, 1984).

Profissões quase extintas, essas funções foram mecanizadas e passaram a ser de responsabilidade da atual tripulação composta por piloto comandante, co-piloto e comissários de bordo, dependendo da modalidade de voo mais profissionais destas mesmas áreas.

Com essa redução o que observamos é uma intensificação do trabalho humano, o que foi prioritário no que diz respeito ao aumento da exploração e dos lucros. No entanto essa não foi a única modalidade de aumento de lucros das empresas, a redução e simplificação do serviço de bordo o que permite a demissão de vários outros trabalhadores e o aumento e desrespeito da jornada legal de trabalho não são mais incomuns.

Após a falência da Varig, o aumento massivo de mão de obra vem a formar o exército industrial de reserva, o que significa, na elaboração de Marx, a parcela da classe trabalhadora que, em situação de desemprego, pressiona os salários para baixo. A partir deste ponto, é possível ver que o aumento do trabalho qualificado do aeronauta passa a ser reduzido à nada e junto a ele seu salário. As entrevistas a seguir, apresentadas neste capítulo, ajudam a caracterizar tal processo.

6.2 Gritos ao Escuro e Direitos Ignorados

“Quem trabalha tem direito a uma remuneração equitativa e satisfatória, que lhe permita e à sua família uma existência conforme com a dignidade humana, e completada, se possível, por todos os outros meios de protecção social.” (DUDH⁶, artigo 23 inciso 3 p.5).

Com principio norteador das revoluções burguesas e com o começo de se instituir o capitalismo mundialmente, em 1930 tem inicio o processo revolucionário e de principio de um capitalismo de fato. A necessidade de se legitimar o novo sistema ocasionou numa mudança estrutural da política e das relações de trabalho.

Na tentativa de submeter o país a essa legitimidade ao investimento do capital e gerir a segurança necessária, até pelas condições de reivindicação popular dos trabalhadores, Getúlio Vargas institui a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

Apesar de todos os seus problemas em relação à direitos do trabalhador, a CLT, ainda é a principal garantia de cumprimento legal das relações do trabalho com o capital. Os direitos instituídos por ela, como o salário mínimo, formam um marco que diferencia o trabalho escravo de condições de reprodução do trabalho assalariado.

⁶ Declaração Universal dos Direitos do Homem, escrita pela primeira vez em 1789, após a revolução francesa.

Após a criação da Nova e da Velha Varig, descritas no capítulo anterior, e de sua posterior venda a GOL, podemos dizer que a CLT foi simplesmente esquecida no abrupto processo de ruptura com os direitos dos trabalhadores da Varig.

Segundo a legislação trabalhista presente da CLT: “Art. 459. O pagamento do salário, qualquer que seja a modalidade do trabalho, não deve ser estipulado por período superior a 1 (um) mês, salvo no que concerne a comissões, percentagens e gratificações.” (BRASIL, 1943). A CLT também aborda o tema das férias remuneradas, outro direito que foi negado a estes trabalhadores como mostram as entrevistas.

Nos depoimentos a seguir foram realizados por Bartolotti e retratam a história:

Tabela XI – Entrevistas trabalhadores Varig – Direitos trabalhistas I

Depoimentos dos trabalhadores da Varig	
Comissária B	Sinto-me uma palhaça, enganada e roubada, fui enganada, acreditei que a empresa cumpriria o que estava determinado na convenção e que nos pagariam, roubaram meus depósitos de 21 anos no Aerus, meus salários, FGTS, etc.
Comissária E	Fui roubada, surrupiada nos meus direitos trabalhistas e previdenciários.
Piloto A	Um governo que autorizou a recuperação judicial e permitiu que ficássemos sem receber salários dos meses trabalhados até os dias de hoje, sem falar nos mínimos direitos trabalhistas. Só pode ser classificado como Bárbaro, Medieval, inescrupuloso e assassino, por conta de colegas que morreram de infarto ou até mesmo por não terem mais condições de comprarem medicamentos. (...) É simplesmente

	impossível descrever em uma frase o nível de humilhação, ultraje, desrespeito e dano causado a minha pessoa e a de minha família.
--	---

Fonte: BARTOLOTTI, 2012 pp. 87, 88 e 89

Além das entrevistas registradas por Bartolotti, o presente trabalho também realizou uma série de entrevistas e com relação ao salário e as leis trabalhistas destacam-se:

Tabela XII - Entrevistas trabalhadores Varig – Direitos trabalhistas II

Depoimentos dos trabalhadores da Varig	
Chefe de Comissários A'	Ministério do Trabalho não consegue mais resolver nada, vai tudo pro Supremo, a legislação demora e até hoje nada foi resolvido. Apesar de ter recebido FGTS, depois de 4 anos, fiquei sem 2 ou 3 salários, diárias, férias nada foi pago. Os direitos de CLT foram suprimidos e, na época, não fomos nem demitidos. Dediquei 30 anos da minha vida a Varig e hoje, como muitos outros, estou a espera do cumprimento dos meus direitos.
Piloto A'	Quando começou o processo de falência e a crise da Varig, eu comecei a me perder na questão dos salários. A empresa pagava totalmente irregular, meses pagava metade, ou tros pagava um terço, e aí em outros repunha alguns atrasados. Calculo, contudo, que fiquei 1 ano sem receber somando os atrasados. Além disso fiquei sem 2 13º salários, sem férias e sem a integralidade do FGTS. Além de outras questões que preferi nem perder tempo na justiça como insalubridade. A falência da

	empresa acabou com a vida de muita gente. Seis anos se passaram e nada foi resolvido.
Comissária A'	Até o ano em que saí da Varig, em 1996, a empresa atuava muito corretamente com relação a legislação trabalhista. Teve uma vez que, impedida de voar por questões de legislação, fiquei e não cumpri a escala, que estava equivocada. Era o último voo e não havia como repor. Se isso acontecesse em qualquer outra empresa, por mais que legalmente o trabalhador esteja certo, certamente será pressionado [em virtude da nova política empresarial de redução ao máximo dos custos].

Fonte: Entrevistas realizadas pelo próprio autor.

Os salários atrasados que deixaram de ser pagos até os dias de hoje, são relacionados a total falta de preocupação com estes trabalhadores. Em outras matérias podemos observar do que os entrevistados estão falando: “O Ministério Público do Trabalho do Rio de Janeiro entrou com uma ação civil pública no Tribunal Regional do Trabalho para obrigar a Varig Log a arcar com os gastos das demissões dos 5,5 mil funcionários da Varig.” (TERRA, 2006). Este caso não aconteceu somente com os funcionários brasileiros da empresa:

Um grupo de 20 ex-funcionários da companhia aérea Varig se concentrou hoje no aeroporto de Barajas, em Madri, para reivindicar o pagamento da dívida que a empresa mantém com eles desde que se declarou em quebra, há mais de um ano.

A Varig demitiu 150 funcionários na Europa em dezembro de 2006, e os empregados denunciam que seguem sem receber o salário de dezembro, nem o bônus de Natal. Somente na Espanha, a companhia possui uma dívida de sete milhões de euros. (GLOBO, 2008)

Não só os salários e os direitos trabalhistas mais básicos foram negados aos trabalhadores. O relato não é incomum daqueles que se exilaram em outros países seja por questões de vagas para trabalhar ou por perseguição política como mostram os relatos:

Tabela XIII – Exílio e vagas de trabalho

Depoimentos dos Exilados	
Comandante H	Saí do Brasil em 2006 na pior, falido. Não pretendo voltar a trabalhar no Brasil nunca mais. [...] A consequência maior foi o afastamento dos familiares - pais, avós, etc. e amigos.
Comandante I	Graças a Deus ainda tenho saúde para trabalhar. Fui obrigado a deixar o país e me sujeitar a um contrato de trabalho, o qual me proporciona aproximadamente três meses de convívio com minha esposa e filhos por ano. Com o fim da empresa, minha promoção para comandante foi abortada. As empresas no Brasil não me aceitam devido a minha idade. Fiquei sem emprego e sem perspectiva de sustento através da aviação. Acabei aceitando sair do país para que pudesse dar uma vida digna e estudo aos meus filhos e esposa.
Comandante A	Por conta da minha participação ativa contra as falcatriuas que estavam sendo perpetradas contra a Varig, meu nome consta de uma lista negra mantida pelas empresas aéreas brasileira, o que me impede de trabalhar no meu próprio país. Assim, hoje me encontro morando e trabalhando no exterior, tentando refazer meus planos de aposentadoria.
Comandante K	Exilado. Longe da família, pessoas queridas, perseguido político.

Fonte: BARTOLOTTI, 2012 p.86

Perdas, humilhações, direitos negados e condições desumanas no que se refere às condições pelas quais passaram os trabalhadores da empresa. Tentativas sucessivas de desmerecer estes

trabalhadores os colocando no grande arcabouço ideológico de classe média não mudam o fato central: continuam pertencendo a classe trabalhadora.

Não há limites em nenhuma legislação que pare a busca desenfreada por valorização do capital (D-M-D') dentro do modo de produção capitalista. A ideia que muitos destes trabalhadores tinham em relação à instituição e ao direito foram rompidos como uma asa que corta os céus. Seus direitos legais e constitucionais claramente foram negados e isso leva a uma reflexão: será que a legislação trabalhista brasileira está de fato protegendo os trabalhadores como deveria? A resposta mostrada nas entrevistas supõe que não.

E que papel teria cumprido o Partido dos Trabalhadores diante de tais injustiças trabalhistas? O relato a seguir nos responde a essa indagação:

Carta à Presidenta Dilma sobre seu discurso na criação da Comissão da Verdade.

Muito me emocionou seu discurso. Por empatia me pus em seu lugar e imaginei sua dor, sua juventude roubada, sua impotência diante de um sistema que lhe torturou física, emocional e psicologicamente. [...]

[...] Lamentável porém que a sua benevolência ainda não privilegie a mim e aos que como eu já irremediavelmente sequelados, funcionários da falida Varig, sim falida, pois com a venda da marca há quem pense que a Varig foi recuperada.[...]

[...] Ainda me dói lembrar o quanto rogamos ao BNDES, 300 milhões para salvar a Varig o que nos foi friamente negado, concomitantemente acompanhávamos os investimentos deste banco até em países estrangeiros. [...]

[...] Da mesma forma que a senhora se sentiu, eu me sinto agora, torturada pela angústia de ver meus colegas morrendo [...]

[...] Nossa contemporaneidade nos torna semelhante, vivemos a ditadura, o feminismo, o sonho dourado do socialismo [...]

[...] Se lhe foi roubada a juventude, nos está sendo roubada a velhice, em alguns casos a vida, já que desde que essa hecatombe nos atingiu mais de 600 morreram [...]

Presidenta Dilma, o seu discurso me comoveu, será que algum dia a Senhora se comoverá com o meu? (NUNES apud. BARTOLOTTI, 2012 p. 101).

6.3 AERUS – O fundo de pensão

Em 1966, relata Bartolotti (2012), com alteração da Lei Orgânica da Previdência Social, foram instituídos o Fundo Nacional de Garantia de Tempo de Serviço (FGTS) e o Instituto

Nacional de Previdência Social (INPS). Em 1990 o INPS passa a se chamar Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) que tem a função de fazer a manutenção da Previdência Social.

A principal função da Previdência Social é garantir a proteção de trabalhadores que se aposentem ou que fiquem impossibilitados de trabalhar. Funcionando através de um fundo coletivo e baseado na solidariedade, o financiamento dos pagamentos da aposentadoria ou da invalidez são realizados pelos atuais contribuintes.

A estrutura do sistema previdenciário no Brasil baseia-se em três pilares: o Regime Geral de Previdência Social, que é público, de filiação obrigatória para trabalhadores [...] [da CLT], é operado pelo INSS [...] os Regimes Próprios de Previdência dos Servidores Públicos [...] e o Regime de Previdência complementar [...] Privado e de natureza contratual, a filiação é facultativa. (BARTOLOTTI, 2012 pp. 59 e 60)

A ideia inicial de uma Previdência pública foi aos poucos sendo substituída pela busca de novas fontes de financiamentos e lucros. A Previdência Complementar vem suprir déficits sociais e econômicos abertos pelo Estado na Previdência Social. Bartolotti (2012) aponta o aumento do custo de vida, serviços públicos precários, riscos sociais e empobrecimento da população como fatores para a necessidade de se complementar a previdência, uma vez que a oferecida pelo governo possui um teto máximo de concessão de benefícios. O fundo de pensões vem, então, captar a poupança para realizar investimentos, em outras palavras, uma forma barata do capital encontrar novos financiamentos.

A previdência complementar no Brasil surgiu [...] na necessidade [...] da canalização da poupança previdenciária ao desenvolvimento do mercado de capitais no País a partir do 2º Programa Nacional de Desenvolvimento e no funcionamento de algumas entidades de previdência privada ligadas ao setor estatal. (ABRAPP/ICSS/SINDAPP, 2008 pp.13-15 apud BARTOLOTTI, 2012 p. 62)

As primeiras experiências concretas com relação à Previdência Privada (ou Complementar) no Brasil surgem na década de 1970 com a Função Petrobrás de Seguridade Social (Petros). Além dela foram criadas, em seguida, a Caixa dos Empregadores da Usiminas, em 1972; a fundação Companhia Energética de São Paulo (Cesp) em 1974; e a Fundação Cosipa de Seguridade Social (Femco) em 1975 (BARTOLOTTI, 2012).

Entidade Fechada de Previdência Complementar (EFPC), ou fundos de pensão, são essas organizações voltadas a instituir e administrar planos privados de concessão de benefícios de pecúlio e renda. Cabendo recolher contribuições, pagar benefícios e aplicar o patrimônio. Dessa forma os pagamentos dos benefícios dependem do rendimento do patrimônio e, estas entidades, tem a finalidade de preservar a liquidez, solvência e equilíbrio. Não podendo existir finalidade lucrativa. (BARTOLOTTI, 2012)

Lênin (1991) coloca a questão da concentração de capital na relação do capital financeiro ao capital produtivo. Na análise que faz da bolsa de valores, um dos principais meios de investimento dos fundos de pensão, demonstra esta concentração. A ideologia de que a bolsa de valores é democratizante, pois tornaria possível maior liquidez do investimento não mostra a relação em sua totalidade. O capitalista pode, através do setor financeiro, obter o controle total de sua empresa com um montante de capital menor. Lênin exemplifica essa questão como expõe o quadro abaixo quando expõe que o Deutsche Bank controlava, no início do século XX, outras dezenas de bancos uma vez que com menor capital o capitalista pode controlar as ações de uma empresa, essa empresa pode controlar as ações de outra empresa e assim por diante tornando o capitalismo ainda mais concentrado:

TABELA XIV – LÊNIN E A RELAÇÃO DOS BANCOS COM O DEUTSCHE BANK ALEMANHA INICIO DO SÉC. XX

O banco alemão participa	Dependência de 1º grau	Dependência de 2º grau	Dependência de 3º grau
permanentemente	em 17 bancos	dos quais 9 participam noutros 34	dos quais 4 participam noutros 7
por tempo indeterminado	em 5 bancos	---	---
ocasionalmente	em 8 bancos	dos quais 5 participam noutros 14	dos quais 2 participam noutros 2
Total	em 30 bancos	dos quais 14 participam noutros 48	dos quais 6 participam noutros 9

Fonte: LÊNIN, 1991 p. 32

Explicitadas as questões de formação de fundo de pensões, suas definições e seu início histórico, o AERUS é um fundo de pensão criado em outubro de 1982 que atendia a previdência complementar de aeronautas e aeroviários.

Art. 1º O Instituto Aerus de seguridade social, doravante designado instituição, é uma entidade fechada de previdência complementar, constituída sob a forma de sociedade civil, para instituir e administrar planos privados de concessão de benefícios de pecúlio e/ou renda, assemelhados aos do Regime Geral de Previdência Social. (ESTATUTO DO INSTITUTO AERUS DE SEGURIDADE SOCIAL – aprovado pela portaria SPC 988, de 12/09/2002 apud BARTOLOTTI, 2012 p. 66)

A proposta era ter uma previdência complementar dos trabalhadores do setor, o que também ficou configurado como fonte de financiamento das empresas aéreas participantes, ou seja, uma forma do capital pegar um empréstimo a juros baixos dos trabalhadores da própria empresa.

As empresas participantes do plano eram ligadas a Transbrasil e majoritariamente a Varig. Podendo participar qualquer trabalhador ligado as empresas participantes do projeto.

As contribuições eram feitas com parte dos salários dos trabalhadores, que optassem participar; uma parcela era depositada pelas empresas patrocinadoras; e uma terceira fonte de custeio “a partir da cobrança de uma taxa de 3% incidente sobre as tarifas aéreas nacionais” (BARTOLOTTI, 2012). Essa proposta era “defendida por representantes do Ministério da Previdência e Assistência Social (MPAS), pela Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos (FNTTA), DAC e Sindicato Nacional das empresas Aéreas (SNEA)”. (Idem, 2012)

O AERUS ficou dividido na criação de dois Planos para atender a Varig, Plano de Benefícios I – Varig e Plano de Benefícios II - Varig, dos quais os trabalhadores poderiam optar. Ambos tinham os mesmos benefícios como: aposentadoria normal, aposentadoria por invalidez, pecúlio por morte etc. A grande diferença entre eles era que com o Plano II, criado em 1995, os beneficiários poderiam contribuir com percentual maior ou menor do que aquele que era fixado no Plano I.

Importante ressaltar que o Plano I, criado junto com a criação do AERUS, possuía as fontes de renda citadas acima, dentre elas, a taxa de 3% incidente sobre o valor das tarifas dos trechos

domésticos cobrada dos passageiros e, a ser aplicada em 30 anos. Tal medida era controlada pelo Governo que, nove anos após o estabelecimento desta norma, extinguiu, através do DAC, a terceira fonte. As empresas patrocinadoras não reduziram o valor das passagens passando a receber a renda da terceira fonte que deveria ser destinada ao AERUS.

Enquanto os pagamentos que a Varig deveria fazer ao Plano I não foram efetuados (BARTOLOTTI, 2012) e, sendo assim, causaram grande dívida da Varig com relação ao AERUS que nunca foi paga. Quanto ao Plano II, a Varig decide utilizar alíquota zero, ou seja, nenhuma contribuição.

Ainda em 2005, por decisão da Secretaria de Previdência Complementar (SPC), os planos de benefícios da patrocinadora Varig entram em regime de administração especial, na tentativa de salva-los, uma vez que a crise na empresa já estava instaurada.

Contraposto a isto, com o fim da Varig em 2006, as aposentadorias e pensões ficaram insustentáveis, uma vez que a Varig era a principal participante do AERUS. Hoje, as dívidas da Varig estimadas pelo AERUS chegam a R\$ 7 bilhões. “De acordo com o liquidante, o AERUS tem a receber cerca de R\$ 7 bilhões da Varig [...] A prioridade no recebimento, no entanto, é dos trabalhistas, estimados R\$ 1,2 bilhões, segundo Pereira Filho.” (SALLOWICZ, 2014).

O Plano I da Varig, neste período, foi o que apresentou mais problemas financeiros. Acumulando déficits de 1999 até o final, comparado ao Plano II que começa a acumular déficits a partir de 2002. Os aposentados do Plano I acabaram por receber menos ainda do que os que estiveram no Plano II. Apesar da maior parte dos participantes estar no Plano II, cerca de 8.700 pessoas, comparada com o Plano I que tinha cerca de 7 mil; a maioria dos aposentados encontra-se no Plano I quase 5 mil contra quase 3 mil do Plano II. (BARTOLOTTI, 2012)

O relato do comissário, a seguir, mostra como foi a situação:

Eu ganhava, em 2006, um mês antes da intervenção no AERUS, o benefício bruto de R\$3.745,00. Hoje, só recebo R\$ 592,55. Mas tem gente recebendo verdadeiras migalhas. [...] Os problemas de caixa fizeram a Varig deixar de repassar a parte dela e a que descontava nos contracheques dos empregados. [...] [A extinção dos planos foi feita] sem indenização trabalhista, sem pensão para os já aposentados e ainda sem o

dinheiro depositado mensalmente num fundo que deveria garantir a tranquilidade dos ex-funcionários da Varig. (COMISSÁRIO E, apud BARTOLOTTI, 2012 p. 75).

Ao Estado caberia a tarefa de ter regulado e fiscalizado o fundo de pensões. O que não fez durante todo este tempo.

Art. 3º A ação do Estado será exercida com o objetivo de:

[...]

III- Determinar padrões mínimos de segurança econômico-financeiro e atuarial, com fins específicos de preservar a liquidez,, a solvência e o equilíbrio dos planos de benefícios, isoladamente, e de cada entidade de previdência complementar, no conjunto de suas atividades.

[...]

V- Fiscalizar as entidades de previdência complementar, suas operações e aplicar penalidades. (BRASIL, 2001)

As expectativas dos trabalhadores em receber os benefícios e para a solução do caso encontrava-se em dois julgamentos. O primeiro deles uma Ação da Terceira Fonte de Custeio, movida pelo AERUS contra a União. Por não ter cumprido o acordo e não ter fiscalizado as patrocinadoras como deveria, a partir do momento que a DAC deixou de administrar essa terceira fonte, as empresas patrocinadoras pegaram o aumento de tarifas como parte de seus lucros.

A segunda esperança sustentada pelos trabalhadores e beneficiários do AERUS está no julgamento do processo conhecido como ação de defasagem tarifária que foi movida pela Varig contra a União. Em março de 2014, o Supremo Tribunal Federal (STF), decidiu, por 5 votos a 2, que a União deve pagar indenização a massa falida da Varig. (RICHTER, 2014)

Essa defasagem foi abordada no capítulo 4, no qual foi tratada a história da Varig. Em outras palavras o Estado assume um projeto de congelamento de tarifas que prejudicou as empresas aéreas que tinham boa parte dos custos em relação ao dólar que não estava congelado. Isso causou grande prejuízo as empresas. A União ficou obrigada a pagar cerca de R\$ 7 bilhões a Varig e os trabalhadores acreditam que esse valor será integralmente pago aos próprios

trabalhadores. O Anexo II mostra a relação de dívidas que a Varig tinha com grandes empresas e explicita que tal fato não é verdade. A Varig terá que arcar com dívidas com grandes empresas nacionais e internacionais e, com a nova Lei de Falências, boa parte deste dinheiro irá para arcar com essa dívida.

As entrevistas a seguir mostram o que os trabalhadores passaram no processo de liquidação do AERUS e ajuda a entender o que foi esse direito furtado.

TABELA XV - DEPOIMENTOS DO CASO AERUS

Depoimentos do Caso AERUS I	
Comissário C	<p>Tinha uma vida de aposentado tranquila porque meu salário do Aerus (antes da liquidação dos planos I e II da Varig no Fundo de Pensão) era muito bom. Ganhava, em março de 2006, bruto, R\$ 3.475,00 - um mês antes da Intervenção do Aerus - 12 de abril de 2006 (sem contar a aposentadoria do INSS) e hoje ganho somente R\$ 592,55 de benefícios do Aerus. Paguei durante 17 anos para ter uma aposentadoria digna e hoje tenho, assim como todos temos, uma aposentadoria indigna. E o pior disto tudo é ver os colegas demitidos sem o seu Aerus. Eles ficaram a ver navios.</p>
Comandante C	<p>Paguei 21 anos de Aerus e não recebi nada porque não sou aposentado! A secretaria de aposentadoria complementar deveria me pagar ou o Aerus, para que eu pudesse me aposentar.</p>
Comissária I	<p>Contribui todo tempo para o Aerus, minha matrícula é de três dígitos, isto é, entrei no primeiro ano. Essa era minha poupança! E</p>

	eu, ainda sou do plano I - o mais prejudicado! Olha, sou feliz porque sou osso duro. Faço limonada do limão e ponho açúcar. Mas, não posso parar para pensar no Aerus/Varig. Caso venha a enfartar terei que ir ao hospital público. Ou ir para sete palmos como mais de 500 foram!
Engenheiro de voo A	Sinto-me roubado, paguei quase 20 anos para ter uma velhice tranquila, estou recebendo 10% do que deveria com a perspectiva de acabar e o governo, o grande culpado fica empurrando a solução com a barriga.

Fonte: BARTOLOTTI, 2012 pp. 87-89

Além das entrevistas realizadas por Bartolotti (2012), o presente trabalho também realizou uma série de entrevistas com relação ao caso AERUS:

TABELA XVI – DEPOIMENTOS DO CASO AERUS II

Piloto A'	Contribui durante com o Aerus desde sua fundação em 1982, como sócio fundador, e, faltando apenas 4 dias de completar 50 anos e me aposentar, veio a notícia da falência e não pude receber o benefício. Para nós, jovens na época, era fundamental entrar no Aerus para o Plano de carreira, para que os mais velhos se aposentassem e pudéssemos ser promovidos. Hoje, o A proposta era de uma aposentadoria digna na velhice ou o dinheiro de volta. O problema agora é que depois de tantas injustiças
-----------	--

	<p>o governo não reconhece os erros porque isso pode abrir um precedente histórico com relação aos fundos de pensão. Nós avisamos desde cedo que a Varig não depositava ao Aerus e os problemas dele. O governo não fiscalizou, não abriu auditoria não fez nada.</p>
Chefe de comissários A'	<p>Como chefe de equipe o salário chegava a 8 mil, hoje em dia nem piloto está ganhando isso. O trabalho que tinha máxima especialização e qualidade, hoje, voltou-se a atender o baixo custo para aumentar os lucros das empresas. Virou um ônibus aéreo. Na época do Aerus os mais novos eram obrigados a entrar no plano se quisessem ser contratados. Depois da falência as pessoas recebem, hoje, de 7 a 10% do que deveriam. Eu ainda estou melhor porque estou no Plano II, mas e quem se encontra no I?</p>
Comissária A'	<p>Quando entrei na Varig em 1987, não tinha escolha, éramos obrigados a assinar o Aerus para sermos contratados. Não achei ruim. A ideia de assinar um plano de aposentadoria que nos desse qualidade digna de vida era boa. Aposentei-me por invalidez em 1998 no Plano I. Hoje recebo somente 8% do que me é de direito. Estamos muito humilhados com toda essa situação. Buscamos lutar por nossos direitos. Recentemente o governo perdeu algumas causas e foi obrigado a pagar sob pena de multa diária. Não recebemos nada ainda, mas ainda estamos na esperança de que um dia nossos direitos e vozes sejam ouvidos.</p> <p>Fonte: Entrevistas realizadas pelo próprio autor</p>

Com essa análise podemos observar aquilo que aconteceu com os trabalhadores da Varig e com os pensionistas do Aerus. Seus direitos foram-lhes tomados e suas vidas destruídas em nome da grande valorização dos lucros dos empresários. O que nos remonta perguntar pensar: no final, apesar de serem melhor pagos por sua especialização, continuam trabalhadores assalariados e os que sofrem com a exploração capitalista.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A ideia central do presente trabalho buscou orientar-se em torno não da construção da Varig e de um resgate saudosista de sua história, mas de um debate em torno do que acontecera com seus trabalhadores, visando quais foram os erros estratégicos para defesa dos empregos e dos direitos trabalhistas; e, mais do que isso, apontar, a partir do prognóstico, quais passos o movimento deveria tomar.

Para entender a lógica perversa da história dos trabalhadores da Varig é necessário entender em que totalidade ela esta inserida e quais caminhos perpassaram por essa história para se ter uma compreensão de quais processos essa história vive hoje. Resgatar a história da empresa e sua inserção no mercado foi o primeiro passo fundamental para chegar a esse fim.

Para além dos dois pontos citados anteriormente é preciso entender que a reconstrução principal é sobre a falência da empresa. É nela que está a resposta do motivo dos trabalhadores terem tido seus direitos arrancados e desconsiderados.

A história da falência da Varig está fundamentada e com seus alicerces em dois fatos. O primeiro são os planos políticos do Estado brasileiro diante da hiperinflação da década de 1980 e dos projetos de abertura de mercado dos anos 1990 culminando na completa falta de apoio que o governo deixou de dar a empresa ainda nos anos 1990 e nos anos 2000. O Estado brasileiro cumpriu um papel central no desenvolvimento e crescimento da empresa e posteriormente na sua falência. Tudo de acordo com o que a dialética luta de classes necessitava no momento, o Estado, fez aquilo que está destinado a fazer diante do modo de produção que o “dirige” (neste caso, o capitalismo): defender os interesses da classe dominante em detrimento com os interesses dos trabalhadores e, através do monopólio da força (que o Estado detém), impor que esses interesses de classe sejam garantidos.

Isto corrobora a ideia apontada por Lênin (1986) na qual o Estado é fruto das manifestações do antagonismo inconciliável de classes. Não há Estado se a conciliação de classes fosse possível. O papel do Estado brasileiro, por exemplo, entre 1930-1964 foi o de regulamentar, institucionalizar e fomentar o capitalismo brasileiro. Esses planos vão desde os projetos de infraestrutura do governo Vargas e seus projetos de legitimação do trabalho assalariado (como exposto anteriormente neste trabalho) até as reformas de base propostas por João Goulart. Todas são tarefas essenciais para o desenvolvimento capitalista. O Estado por sua vez está à

frente deste propósito não no intuito de conciliar, mas de proteger e resguardar os interesses da burguesia tanto nacional quanto internacional.

A Varig, enquanto empresa privada, foi altamente beneficiada pelo Estado em especial durante o período de Ditadura Militar, mais especificamente nos períodos governados pelo Marechal Humberto de Alencar Castelo Branco (1964-1967) e pelo General Ernesto Geisel (1974-1979), quando alcançou a marca de maior empresa brasileira, porém seria uma ingenuidade acreditar que somente os dois militares apoiaram a Varig. Os benefícios da empresa estão em especial relacionados à prioridade com a qual o governo dá preferências e facilidades para que a empresa adquira a Panair (em 1965) e a Cruzeiro do Sul (em 1975). Estas duas empresas chegaram a ser as maiores do Brasil durante a década de 1950 e 1960, como demonstrado na tabela 3.

Os problemas da empresa surgem na redemocratização e na crise brasileira dos anos 1980 materializada na hiperinflação. A crise da empresa veio com a tentativa de controle inflacionário por parte do governo. O congelamento dos preços e salários promovido na época são marcantes para as empresas de aviação. De um lado temos que a Varig, e as empresas aéreas em geral, eram obrigadas a cobrar uma tarifa artificial que não condiz com o preço de mercado e o valor real. Do outro, as empresas continuam com boa parte de seus custos, realizado em Dólar, não congelados e isso gera uma situação de aumento de custos sem aumento da receita. Na época as empresas somam prejuízos grandes e, parte delas, vem a falir em anos posteriores como a própria Varig, a Transbrasil e a Vasp.

Nos anos 1990 o Plano Real aparece como possível salvação às empresas, uma vez que sobrevaloriza a moeda nacional por meio da URV (Unidade Real de Valor, descrita no capítulo anterior). A Varig reduz gastos no ano de 1994 reestruturando suas atividades, mas o aumento da demanda fez com que em 1997 a Varig fizesse a maior encomenda de aviões de sua história com a compra de 14 aeronaves e a opção de compra de mais 15. Em 1999 quando torna-se impossível segurar o câmbio brasileiro, o Real sofre uma superdesvalorização que faz com que a dívida da Varig tenham aumento exponencial. A demanda das viagens internacionais também sofre forte queda.

A década de 1990 também é marcada por maior abertura comercial o que derruba o monopólio da empresa que passa a concorrer não só com as empresas nacionais, mas principalmente com as estrangeiras. Empresas que não tem nenhuma dependência de lucro

com relação ao Brasil e que sendo muito mais produtivas e dispondo de mais recursos, arcando com menores custos em especial de combustível, faz com que a concorrência se torne desleal.

Por fim, já repleta de dívidas impagáveis e com questões trabalhistas pendentes, o papel do Estado na direção do Partido dos Trabalhadores de 2002 a 2006 foi o de encerrar a Varig de modo não só a abandonar a empresa, mas também de organizar para que as empresas TAM e GOL pudessem separar os frutos da Varig das amargas sementes. Quando há a separação da empresa na Velha e Nova Varig (descritas no capítulo anterior) o governo cumpre o mesmo papel de garantir os lucros e dismantelar prejuízos, na velha fórmula de privatizar lucros e socializar dívidas. A Velha Varig ficou à deriva com todas as dívidas trabalhistas e estes trabalhadores logo se viram diante de um turbilhão embarcados num pequeno bote. Nenhum de seus direitos e garantias foram respeitados, nem nas medidas legais e institucionais do próprio capitalismo.

Na época a única saída possível de defender para a Varig era sua estatização e seu controle pelos trabalhadores. Não realizar esta política foi um verdadeiro crime por parte do Estado brasileiro, como bem caracteriza o Cmte Lins (2008).

Isso se conforma quando analisamos em primeiro lugar o papel da aviação no Brasil e como sua evolução está ligada ao desenvolvimento econômico e à expansão do mercado brasileiro. O acesso à aviação corrobora como um fator indispensável de transporte dos brasileiros. Os dados, como colocou Anderson (1979), apontam que a aviação rompeu barreiras e tomou o mesmo papel que o transporte ferroviário teve na Europa. Desde a expansão agrícola até a expansão urbana brasileira.

O argumento de falta de rentabilidade para estatizar a empresa também não se confirma. Apontamos a Tabela VI que mostra a Varig até 2003 como sendo a maior empresa aérea do país. Para além disso, dados da ANAC (2003) apontam que a Varig até este ano tinha uma receita de 6,8 bilhões (comparado ao ano anterior a receita fora de 6,3 bilhões), receita essa duas vezes maior que a segunda maior empresa. Sua lucratividade, apesar de ser a maior empresa do setor e de apresentar cifras muito mais pomposas, era de 6,41%; maior que a média do setor de apenas 2,5%.

Havia fortes motivos e boa rentabilidade para estatizar a empresa. Isso garantiria os direitos trabalhistas assegurados e a manutenção de uma empresa estratégica para o desenvolvimento nacional. O Estado brasileiro assumiu os interesses privados das empresas concorrentes TAM e Gol e abriu mão de que o setor pudesse se reorganizar e ser homogeneizado pelas duas empresas como apontam os dados da Tabela VII.

O segundo ponto a se destacar é, na gestão liderada pela FRB, que diante do anárquico mercado, toma decisões de investimento que não condizem com a realidade e acabar por sofrer grandes prejuízos e aumento de dívida na década de 1990. O modelo de gestão da Varig aparentemente mais “humano” na verdade mostra a mesma limitação de formação burocrática e de degeneração que qualquer cooperativa. O que explica a fraqueza dos trabalhadores da empresa na luta por suas reivindicações.

O projeto de direção da companhia realizado pelos trabalhadores mostra primeiro que a unidade produtiva dos trabalhadores no capitalismo continua sendo voltada à mesma lógica acumulativa não pode ser extraída da totalidade como algo isento e independente. Se o capitalismo funciona na acumulação de capital e nos interesses antagônicos de classe não há como romper uma conjuntura se a estrutura se mantiver a mesma. É preciso romper com a totalidade do modo de produção capitalista para acabar com a exploração.

No caso da Varig, a FRB se destaca por ser feita na ideia de que a empresa poderia ser, em parte, dos trabalhadores para que eles produzissem mais, impedisse a sindicalização e entrasse a luta de classes por meio da ilusão de que os trabalhadores da Varig eram diferenciados, a empresa era deles e eles constituíam em verdade os “variguanos”⁷.

O sonho termina no despertar da realidade da FRB que cristalizou uma burocracia que garantia os interesses dos investidores e sua própria permanência na direção utilizando os aparatos da empresa. Não obstante os gastos realizados pelos diretores e os empréstimos que realizaram em muitos casos não condiziam com as necessidades da empresa e tampouco dos trabalhadores.

⁷ Termo utilizado pelos trabalhadores da Varig para se descrever. Colocavam-se como uma família e não enquanto classe.

Quando o tranquilo ciciar provocado pela aragem é substituído por um tufão violento, os trabalhadores da Varig não tem outra opção a não ser a luta. Diante da crise financeira, os trabalhadores se encontram frente a uma iminente perda de seus empregos e de sua renda. O que era difícil de prever foi a total perda de direitos trabalhistas.

A partir do momento que se entravam as lutas, o SNA (sindicato Nacional dos Aeroviários) já estava marcado pela burocracia governista ligada ao PT. Não houve nenhuma tentativa do SNA de lutar claramente contra seu próprio governo, uma vez que sua direção era ligada a CUT (Central Única dos Trabalhadores) que, por sua vez, tinha ligações com o PT.

Não havendo o menor respaldo do sindicato, a forma de organização única encontrada para travar a luta pelos direitos destes trabalhadores foi a manifestação através da APVAR (posteriormente agregadas a ACVAR e a AMMVAR). Essa organização e luta teve apoio de centrais sindicais como a Conlutas e a Intersindical. Formaram um bloco e foram às ruas reivindicar que o governo salvasse a empresa e que os trabalhadores pudessem manter sua fonte de renda como vendedores da força de trabalho.

A única forma de salvar a empresa e medrar tanto nas questões econômicas quanto sociais era a estatização completa da empresa. A Varig possuía uma grande instituição e grande quantidade de capital já instalada e pronta para ser usada. Assegurar a oferta de seus serviços e de manter o setor estratégico era fundamental ao Estado brasileiro. Mas é preciso ir além e não cessar a luta pela estatização pura. É preciso organização destes trabalhadores enquanto classe para tomar o poder econômico do país, uma vez já descrito o papel do Estado capitalista, os interesses de classe na totalidade continuam inconciliáveis. Não havendo avanço ao socialismo, mesmo a estatização haveria de manter as mesmas condições de exploração e a lógica do lucro.

O maior problema dessa organização, das lutas dos trabalhadores da Varig, e que jamais fora enfrentado foi a contradição entre ser um variguiano e pertencer a classe trabalhadora. A barreira para o avanço das lutas está na ideia de que pertencer a Varig é comparável a torcer por um time de futebol. O amor à empresa vem da ilusão desde a disputa ideológica travada desde Ruben Berta para ganhar os trabalhadores para o projeto Varig, que seria uma verdadeira família.

A disputa ideológica jamais fora vencida e os trabalhadores da Varig continuam, até os dias atuais, lutando não pelas suas condições e seus justos direitos trabalhistas, mas a luta se materializa para que a empresa continue funcionando enquanto marco de excelência de prestação de serviços e enquanto empresa privada. É a continua luta contra a direção do governo, o PT, por caracterizar que a culpa da falência é exclusiva do partido.

A única saída destes trabalhadores após a falência da Varig seria a unidade pela luta por seus próprios direitos trabalhistas. A luta para que o Estado arque com as dividas trabalhistas da Varig e do AERUS sob os quais o governo tem responsabilidade direta por jamais ter mediado ou fiscalizado a situação da empresa e do fundo de pensão apesar dos insistentes avisos.

O que os trabalhadores tem feito, até hoje, é justamente o contrário. Continuam lutando para que o Estado pague as dívidas com a Varig. As organizações de luta da Varig desde o fim da empresa até os dias atuais se mantêm na reivindicação de que a dívida do Estado, vinda dos anos 1980 com os congelamentos, deve ser paga imediatamente. O mesmo Estado que congelou não só as tarifas da Varig, mas também de outras empresas e até dos seus próprios salários. Sem entrar em mérito de justiça essa não deve ser a prioridade dos trabalhadores.

A ilusão, neste caso, é que sanada a dívida a massa falida irá realizar os pagamentos das dívidas trabalhistas por completo e partir disso os trabalhadores receberiam seus direitos. A partir da lei de falências, apesar de ainda serem prioritários nos recebimentos, há um limite desta renda ser destinada a eles. A partir deste ponto, quem passaria a receber são as outras empresas que eram credoras da Varig, dentre as principais estão no Anexo II.

Uma boa parte desses desamparados trabalhadores perdeu as esperanças de receber em vida qualquer um de seus direitos. E ai vem a questão: “Ser ou não ser - eis a questão. Será mais nobre sofrer na alma pedradas e flechadas do destino feroz ou pegar em armas contra o mar de angústias - E, combatendo-o, dar-lhe fim?” (SHAKESPEARE, 2009). A única vitória dos trabalhadores da Varig seria de sua unidade em luta pelos seus direitos trabalhistas.

REFERÊNCIAS

- ABRAPP/ICSS/SINDAPP. **Revista Fundos de Pensão**, ano XXVII, n. 340, maio/2008, pp.13-15
- ABREU, Marcelo de Paiva. **A ordem do progresso; cem anos de política economica republicana 1889-1989**. Rio de Janeiro: Campus, 1990. 445p.
- AEROENTUSIASTA. **AVIÃO E FUTEBOL: 85 ANOS JUNTOS!**. Disponível em: <<http://www.aeroentusiasta.com.br/posts/230>> acesso em 11 out. 2014.
- ANAC. Dados estatísticos. Disponível em: <www.anac.gov.br> acesso em: 16 abr. 2015
- ANAC. Anuários. 2003. Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/estatistica/anuarios.asp>> acesso em 16 abr. 2015
- ANDERSON, D. A. **Aviação comercial brasileira**. João Pessoa: Editora Universitária, UFPB, 1979. 167p.
- BARTOLOTTI, Loana R. A. L. **Pouso Forçado – “Desproteção” do Trabalhador: Uma Tragédia Silenciosa no Cotidiano dos Demitidos e Aposentados da Varig/Aerus**. 2012. 219 p. f. Dissertação (doutorado em serviço social) - Pontifícia Universidade Católica do São Paulo, São Paulo, 2012
- BRASIL. Decreto nº 20.914, de 6 de janeiro de 1932. Regula a execução dos serviços aeronáuticos civis.
- BRASIL. Decreto-Lei 5.452, de 1º de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. **Diário Oficial da União** - Seção 1 – 1/05/1946. p. 12587.
- BRASIL. Decreto-Lei 9793/46, de 6 de setembro de 1946. Estabelece normas para a concessão de linhas regulares de navegação aérea e dá outras providências. **Diário Oficial da União** - Seção 1 - 10/09/1946. p. 12587.
- BRASIL. Lei Complementar nº109, de 29 de maio de 2001. Dispõe sobre o Regime de Previdência Complementar e dá outras providências.

BRASIL. Lei nº7183, de 5 de abril de 1984. Regula o exercício da profissão de aeronauta e dá outras providências.

BRESSER PEREIRA, L. C. & NAKANO, Y. **Hiperinflação e estabilização no Brasil: o primeiro plano Collor**. Revista de Economia Política vol.11 nº4, 1991. Disponível em: <<http://www.rep.org.br/PDF/44-6.PDF>> acesso em 15 de outubro de 2014

CIOFFI, Silvio. **Agitado, Guarujá é balneário desde 1893**. Folha de S. Paulo, 2011. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/turismo/2011/09/978987-agitado-guaruja-e-balneario-desde-1893.shtml>> acesso em: 29 jun. 2014

DIEGUEZ, C. **A disputa que matou a VARIG**. 2013. Disponível em <<http://teresinapiaui.wordpress.com/2013/07/09/a-disputa-que-matou-a-varig/>>. Acesso em: 15 de novembro de 2013

DESCARTES, René. **Discurso do Método**. São Paulo: Editora Escala, ?? 76 p.

DUDH. **Declaração Universal dos Direitos do Homem**. Disponível em: <http://www.ohchr.org/en/udhr/documents/udhr_translations/por.pdf> acesso em: 04 Nov. 2014

ENGELS, F. **A dialética da natureza**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985 238 p.

Fay, Claudia Musa. **Crise nas alturas: a questão da aviação civil (1927-1975)**. Tese de Doutorado, Porto Alegre: PUCRS. 2001.

FAY, Claudia Musa. **A questão do transporte aéreo no Brasil e as crises econômicas contemporâneas**. In: RIBEIRO, Maria Manoela Tavares (Coord.) *Portugal-Brasil Uma visão interdisciplinar do século XX* – Actas do colóquio. 2 a 5 de abril de 2003. Coimbra: Quarteto, 2003.

FENTAC. **Nossa história**. Disponível em: <<http://www.fentac.org.br/a-entidade/nossa-historia.html>> acesso em: 29 jun. 2014

GAMEZ, M. & STUART, H. **EMPRESAS – A Varig não pode morrer**. Associação Nacional dos Funcionários do Banco do Brasil, 2006. Disponível em: <<http://www.anabb.org.br/mostraPagina.asp?codServico=4&codPagina=16562>> acesso em : 10 out. 14

GLOBO. **Ex-funcionários da Varig reivindicam pagamento de salários atrasados.** Globo Online, 2008. Disponível em: <<http://g1.globo.com/Noticias/Mundo/0,,MUL277391-5602,00-EXFUNCIONARIOS+DA+VARIG+REIVINDICAM+PAGAMENTO+DE+SALARIOS+A TRASADOS.html>> acesso em: 04 nov. 2014

GONÇALVES, Reinaldo. **Globalização e Desnacionalização.** São Paulo: Paz e Terra, 1999 237p.

GUEDES JUNIOR, L. **Santos Dumont: vida e morte de um bon vivant.** Guia do Estudante, 2006. Disponível em: <<http://guiadoestudante.abril.com.br/aventuras-historia/santos-dumont-vida-morte-bon-vivant-434932.shtml>> acesso em: 29 jun. 2014

HELMS, H. **O panorama da aviação nacional de 1986 a 2006 e a quebra da VARIG.** 2010.127 p. f. Dissertação (Mestrado em História) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Rio Grande do Sul, 2010.

HELMS, H. & MACHADO, Silvio R. M. **História de empresa – uma abordagem preliminar.** In: HELMS, H. **O panorama da aviação nacional de 1986 a 2006 e a quebra da VARIG.** 2010.127 p. f. Dissertação (Mestrado em História) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Rio Grande do Sul, 2010.

Inflationdata. **Oil Prices 1946-Presente.** Disponível em: <http://inflationdata.com/Inflation/Inflation_Rate/Historical_Oil_Prices_Table.asp> acesso em: 27 nov. 2014

KEYNES, J. M. **Teoria Geral do emprego, do juro e da moeda.** São Paulo: Nova Cultural, 1996. Disponível em: <<http://www.afoiceeomartelo.com.br/posfsa/Autores/Keynes,%20John/Keynes%20-%20Os%20economistas.pdf>> acesso em: 12 Agosto 2014

KONDER, Leandro. **O que é dialética?** São Paulo: Brasiliense, 1998. 87 p.

LENIN, Vladimir Ilitch. **O imperialismo: fase superior do capitalismo.** 6. ed. São Paulo: Global Editora, 1991. 127p.

LENIN, V. I. **O Estado e a Revolução.** São Paulo: Hucitec, 1986. 153 p.

LINS, Marcelo. **O “crime de lesa-pátria” na Varig**. Blog do Porfírio, 2008. Disponível em: <<http://www.blogdoporfirio.com/2008/08/o-crime-de-lesa-ptria-na-varig.html>> acesso em 28 out. de 2014

LOBELLO, M., et. al. **De homens e ideias: os cinquenta anos da Fundação Ruben Berta**. São Paulo: Prêmio, 1996

MALAGUTTI, A. Osller. **Evolução da aviação civil, no Brasil**. *Brasília*: Consultoria legislativa da câmara dos deputados, 2001 disponível em <<http://www2.camara.leg.br/documentos-e-pesquisa/publicacoes/estnottec/tema3/pdf/109712.pdf>> acesso em 12 ago. 14

MANDEL, Ernest. **Trotsky como alternativa**. São Paulo: Xamã Editora, 1995. 239 p.

Marx, Karl. **O Capital: crítica da economia política**. São Paulo: Nova cultural, 1996. V 1. 473 p.

MARX, Karl. **O capital: crítica da economia política**. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 2012 v.1. 929 p.

MARX, Karl. **Introdução à Contribuição para a Crítica da Economia Política**. 1859. Disponível em: <<https://www.marxists.org/portugues/marx/1859/concritconpoli/introducao.htm>> acesso em: 29 jun. 2014

MARX,Karl. **Contribuição à crítica da economia política**. 2ª ed. São Paulo: Expressão Popular, 2008

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **A ideologia alemã: crítica da mais recente filosofia alemã em seus representantes Feuerbach, B. Bauer e Stirner, e do socialismo alemão em seus diferentes profetas**. São Paulo: Hucitec, 1987. 140 p.

MEYER, Otto Ernst. Dados a respeito da criação e fundação da VARIG. Porto Alegre, s. ed., 1962. (mimeo)

MORENO, Nahuel. **Lógica marxista e ciências modernas**. São Paulo: Editora Sundermann, 2007. 131 p.

NOBLAT, R. J. D. **Funcionários levam leilão da Varig.** O Globo Online, 2006. Disponível em: <<http://noblat.oglobo.globo.com/noticias/noticia/2006/06/funcionarios-levam-leilao-da-varig-38104.html>> acesso em 02 nov. 2014

NOVACK, George. **O desenvolvimento desigual e combinado na história.** São Paulo: Sundermann, 2008. 128 p.

NOCACK, George. **Introdução a lógica marxista.** São Paulo: Editora Sundermann, 2005 116 p.

NOVAES, H. T. **O Fetiche da tecnologia: a experiência das fábricas recuperadas.** São Paulo: Expressão Popular, 2007. 351 p.

PEREIRA, C. B. **Principais mudanças na nova Lei de Falência.** Jus Navigandi, 2005. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/6747/principais-mudancas-na-nova-lei-de-falencia>> acesso em: 28 out. 2014

OANDA. Histórico Taxas de Câmbio. Disponível em: <<http://www.oanda.com/lang/pt/currency/historical-rates/>> acesso em: 27 nov. 2014

OLIVEIRA, L. F. A. **Análise da concentração no mercado doméstico de Aviação Civil entre 2001 e 2012.** 2012. 52 p. f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Ciências Econômicas) - Faculdade de Ciências Econômicas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Rio Grande do Sul, 2012.

RECONDO, F; BRITO, R.. **Leis votadas via mensalão podem ser contestadas.** São Paulo: Estadão, 2012. Disponível em: <<http://politica.estadao.com.br/noticias/geral,leis-votadas-via-mensalao-podem-ser-contestadas,939208>> acesso em: 28 out. 2014

REIS, MARIA L. A. **O vácuo deixado pela Varig.** O Globo Online, 2007. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/in/o-vacuo-deixado-pela-varig-4166504>> acesso em: 02 nov. 2014.

RIBEIRO, E. Fernando. **A formação do piloto de linha aérea: caso VARIG: o ensino aeronáutico acompanhando a evolução tecnológica.** 2008. 386 p. f. Dissertação (doutorado em história) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Rio Grande do Sul, 2008.

RICHTER, A. STF decide que governo deve pagar indenização bilionária à Varig. Agência Brasil, 2014. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2014-03/stf-decide-que-governo-deve-pagar-indenizacao-bilionaria-varig>> acesso em: 04 de nov. de 2014.

SALLOWICZ, M. **Credor da Varig quer receber diretamente da União.** Estadão, 2014. Disponível em: <<http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,credor-da-varig-quer-receber-diretamente-da-uniao,179500e>> acesso em: 04 de nov. de 2014

SANTOS-DUMONT, Alberto. **O que vi O que nós veremos.** São Paulo, 1918. Disponível em: <<http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/bi000197.pdf>> acesso em: 29 jun. 2014

SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS. **Quem somos.** 20--? Disponível em: <<http://www.aeronautas.org.br/institucional/>> acesso em 13 de out. de 2014

SHEKESPEARE, W. **Hamlet.** Porto Alegre: Coleção L&PM Pocket vol.4, 2009 144 p.

SHELLER, F. **Controlador defende a desmilitarização do setor aéreo.** Brasília: Globo, 2007. Disponível em: <<http://g1.globo.com/Noticias/Politica/0,,MUL91359-5601,00-CONTROLADOR+DEFENDE+DESMILITARIZACAO+DO+SETOR+AEREO.html>> acessado em: 29 jun. 2014

TERRA. **MP entra com ações contra a Varig por salários atrasados.** Terra, 2006. Disponível em: <http://economia.terra.com.br/noticias/noticia.aspx?idNoticia=200608071815_INV_29789361> acesso em: 04 nov. 2014

TROTSKY, L. **História da Revolução Russa.** São Paulo: Sundermann, 2007 v.1 455 p.

TROTSKY, L. **Programa de Transição.** 1936. Disponível em: <<http://www.marxists.org/portugues/trotsky/1938/programa/>> acesso em: 27 nov. 2014

VIEIRA, Pedro Antônio. ... **E o homem fez a máquina: A automatização do torno e a transformação do trabalho desde a revolução industrial até a revolução micro eletrônica.** Florianópolis: Editora da UFSC, 1989. 100 p.

ANEXOS:

AMVVAR. **Protesto contra crise aérea reúne trabalhadores no SDU**. 2007. Disponível em: <<http://www.amvvar.org.br/siteamvvar/ofenews200807.htm>> acesso em: 04 nov. 2014

Sindicato Nacional dos Aeronautas. **Relação de credores da antiga Varig, Rio Sul e Nordeste é publicada**. 2012. Disponível em: <<http://www.sna.org.br/portal/sna-na-midia/noticias-sna/121-relacao-de-credores-da-antiga-varig-rio-sul-e-nordeste-e-publicada>> acesso em: 04 nov. 2014

ANEXO I

Protesto contra crise aérea reúne trabalhadores no SDU
Manifestantes criticam ganância de empresas e cobram ação do Estado no setor aéreo

“O Brasil em luto, luta!”. Com este slogan, trabalhadores e aposentados do Grupo Varig reuniram-se nesta sexta-feira (17), em frente ao Aeroporto Santos Dumont (SDU), no Rio, para protestar contra a incompetência do governo federal na condução das questões ligadas ao setor aéreo.

O protesto fez parte do Dia Nacional de Luto e de Luta, programado por entidades civis de segmentos sociais e realizados em várias outras capitais, como Porto Alegre e São Paulo.



Na ocasião, os manifestantes declararam seu luto pelo acidente com o avião da TAM, ocorrido um mês antes, em São Paulo. A tragédia, que provocou a morte de 199 pessoas, expôs também as omissões e deficiências dos órgãos que deveriam fiscalizar e coordenar a atividade da aviação comercial brasileira.

Foi denunciado “o sucateamento dos serviços essenciais para atender à vergonhosa e criminosa entrega de empresas estratégicas ao capital estrangeiro”. Para aeronautas e aeroviários, o desmonte do Setor Aéreo provocou o acidente da TAM.

“Enquanto vidas humanas perdidas forem encaradas apenas como registros à espera de uma indenização financeira, pautada em códigos de defesa do consumidor, não teremos no Brasil a noção plena do que é ser Cidadão-Contribuinte”, garantem os organizadores do ato público.

Inchados pelos apadrinhamentos e indicações de caráter político e não técnico, a atuação desses órgãos mostrou-se marcada por notórios desvios de finalidade, como favorecimentos aos pedidos das empresas aéreas, em detrimento da segurança de voo, espelhando, ainda, o total despreparo de seus diretores para lidar com os assuntos do setor.

Críticas às empresas

Além dos trabalhadores e aposentados do Grupo Varig, a manifestação reuniu entidades de classe, sindicatos e federações ligadas aos aeronautas, aeroviários e controladores de voo, representantes do PSOL, PDT, Coordenação Nacional de Lutas - Conlutas (PSTU), Intersindical e entidades ligadas a outros segmentos sociais, como saúde e educação.

O protesto teve a presença dos deputados fluminenses Paulo Ramos (PDT), presidente da CPI que investiga a venda da Varig na Assembleia Legislativa do Rio, e Chico Alencar (PSOL), e do vereador Renatinho (PSOL), que vem apoiando a luta dos “variguianos” através da Câmara de Niterói.



Faixas e cartazes reforçavam as duras críticas à atuação das empresas de transporte aéreo e às políticas do governo para o setor. O presidente do Sindicato Nacional dos Trabalhadores na Proteção ao Vôo, Jorge Carlos Botelho, lembrou a tentativa de se responsabilizar os controladores de vôo pelo chamado “Caos Aéreo”.

O ponto alto do protesto foi a caminhada dos manifestantes pelo saguão do Santos Dumont.

Crime de lesa-pátria

Segundo o vice-presidente da Associação de Pilotos da Varig, Marcelo Duarte, a manifestação serviu para mobilizar a sociedade, que precisa cobrar a atuação do Estado no setor através do exercício da cidadania.

"Fica muito claro que a onda neoliberal vem fazendo um estrago muito grande ao país. E, no setor aéreo, fica evidente, com esses acidentes, o desmonte da estrutura aeroportuária brasileira. É um crime de lesa-pátria entregar às empresas estrangeiras setores estratégicos. Este fato que vem ocorrendo na aviação não difere do que aconteceu com a marinha mercante brasileira, com a quebra do Lloyd Brasileiro”, declarou Duarte.

Para ele, os acidentes aéreos ocorridos no país nos últimos meses e a crise no setor começaram antes dos acidentes, com o "desmonte" da Varig.

"A causa [da crise] está muito ligada à saída da Varig do mercado brasileiro. Na época, a Anac [Agência Nacional de Aviação Civil] dizia que, em 30 dias, a malha nacional da Varig seria ocupada pelas empresas nacionais e, em 180 dias, estaria resolvida a malha internacional. Já temos quase um ano e não houve absorção das rotas domésticas pela Gol e pela TAM. Essas empresas continuaram com suas malhas tradicionais, principalmente saindo de São Paulo para Brasília, fazendo com que os passageiros se adaptassem à malha deles. E houve um acúmulo do tráfego aéreo naquelas rotas. Já o mercado internacional foi ocupado pelas empresas estrangeiras", ressaltou.

CPI da Varig e situação do Aerus

O deputado estadual Paulo Ramos (PDT), presidente da CPI da Varig, cujo relatório foi concluído nesta semana na Alerj, endossou a opinião de Duarte.

"A causa principal do apagão aéreo é o que houve com a Varig. Houve uma redução brusca de vôos, foi um jogo. As competidoras vão se apropriar do espólio da Varig".

Paulo Ramos deverá ser ouvido na CPI do Apagão Aéreo, em Brasília, assim que for votado um pedido nesse sentido, feito pelo deputado Otávio Leite (PSDB-RJ). Ramos aguarda esta oportunidade para demonstrar a relação direta entre o caos aéreo e irregularidades no processo de venda da Varig.



O protesto no SDU teve, ainda, diversos discursos criticando a falta de solução para o problema do Fundo de Pensão Aerus, que está atingindo milhares de aposentados, além de “desaparecer” com toda a poupança previdenciária dos “variguianos” que estavam na ativa.

No final da manifestação, o ex-secretário geral da CUT/RJ, Moreno, atualmente no diretório da Conlutas, leu moção aprovada pela Conlutas.

Fonte: AMVVAR, 2007 Disponível em:
<<http://www.amvvar.org.br/siteamvvar/ofenews200807.htm>>

ANEXO II

RELAÇÃO DE CREDORES CLASSE 2
DE
NORDESTE LINHAS AÉREAS S/A
RIO SUL LINHAS AÉREAS S/A
S/A (VIAÇÃO AÉREA RIO-GRANDENSE)

RELAÇÃO DE CREDORES - CLASSE 2 (art. 99 § único)				CRÉDITO CONCURSAL (em moeda local)	
CPF / CNPJ	CREADOR	EMPRESA	MOEDA	CRÉDITO HOMOLOGADO	RESERVA HOMOLOGADA
	DEBIS AIR FINANCE USA INCORPORATION	NORDESTE	REAL	3.303.898,33	-

RELAÇÃO DE CREDORES - CLASSE 2 (art. 99 § único)				CRÉDITO CONCURSAL (em moeda local)	
CPF / CNPJ	CREADOR	EMPRESA	MOEDA	CRÉDITO HOMOLOGADO	RESERVA HOMOLOGADA
	DEBIS AIR FINANCE USA INCORPORATION	RIO SUL	REAL	312.585,27	-
	GATX CAPITAL CORPORATION	RIO SUL	REAL	1.854.724,26	-

RELAÇÃO DE CREDORES - CLASSE 2 (art. 99 § único)				CRÉDITO CONCURSAL (em moeda local)	
CPF / CNPJ	CREDOR	EMPRESA	MOEDA	CRÉDITO HOMOLOGADO	RESERVA HOMOLOGADA
	ANSETT WORLDWIDE AVIATION LIMITED, ANSETT WORLDWIDE				
	AVIATION SALES LIMITED E AWMS II	SAVARG	DOLAR AMERICANO	1.758.081,64	-
	ANSETT WORLDWIDE AVIATION USA	SAVARG	DOLAR AMERICANO	-	-
	ANSETT WORLDWIDE AVIATION USA	SAVARG	DOLAR AMERICANO	9.876,86	-
	AWMS I	SAVARG	DOLAR AMERICANO	13.200,43	-
05.528.375/0001-42	BRASILIAN AMERICAN MERCHANT BANK	SAVARG	DOLAR AMERICANO	49.210.273,00	-
05.528.375/0001-42	BRASILIAN AMERICAN MERCHANT BANK	SAVARG	REAL	308.323,18	-
	CIT LEASING CORPORATION	SAVARG	DOLAR AMERICANO	5.256.560,72	-
	CVI GVF (Luxembourg) Master SARL	SAVARG	DOLAR AMERICANO	85.416.250,05	-
	DEBIS AIR FINANCE USA INCORPORATION	SAVARG	REAL	5.593.121,79	-
	EAST TRUST - SUB14	SAVARG	DOLAR AMERICANO	7.494.465,93	-
	EAST TRUST-SUB 3	SAVARG	DOLAR AMERICANO	399.181,75	-
039.407.788-18	EUNICE SCHLEIER	SAVARG	REAL	348.354,10	-
	GATX 737/800 PARTNERS III, B.V.	SAVARG	DOLAR AMERICANO	472.015,82	-

	GATX CAPITAL CORPORATION		SAVARG	REAL	24.752.257,04	-
	GATX THIRT AIRCRAFT CORPORATION		SAVARG	DOLAR AMERICANO	1.462.829,34	-
27.901.719/0001-50	INSTITUTO AERUS DE SEGURIDADE SOCIAL		SAVARG	REAL	2.579.690.674,20	-
	JP MORGAN CHASE BANK, N.A.		SAVARG	DOLAR AMERICANO	50.107.453,15	-
34.274.233/0001-02	PETROBRAS DISTRIBUIDORA S.A.		SAVARG	REAL	56.861.752,77	-
	SOJITZ CORPORATION - B767		SAVARG	DOLAR AMERICANO	29.224.293,28	-
	SOJITZ CORPORATION SYNDICATION -		SAVARG	DOLAR AMERICANO	15.792.111,88	-
	WELLS FARGO BANK NORTHWEST (WELLS FARGO TRUST					
	07/04/2004)		SAVARG	DOLAR AMERICANO	8.760.558,57	-
	WELLS FARGO BANK NORTHWEST NATIONAL ASSOCIATION					
	(sucessora de MITSUI)		SAVARG	DOLAR AMERICANO	1.365.493,70	-
	WELLS FARGO BANK NORTHWEST NATIONAL ASSOCIATION					
	(sucessora de MITSUI)		SAVARG	DOLAR AMERICANO	-	25.645.412,22
	WELLS FARGO BANK NORTHWEST NATIONAL ASSOCIATION					

(WELLS FARGO 24098/24377)		SAVARG	DOLAR AMERICANO	60.178,74	-
		SAVARG / RIO			
SUNROCK CORPORATION LIMITED	AIRCRAFT	SUL	DOLAR AMERICANO	8.363.571,35	-
INFRAERO - EMP. BRAS. DE INFRA-ESTRUTURA		SAVARG / RIO			
00.352.294/0001-10	AEROPORTUÁRIA	SUL / NORDESTE	REAL	185.543.839,98	-

RELAÇÃO DE CREDORES - CLASSE 2 (art. 99 § único)				CRÉDITO CONCURSAL (em moeda local)	
CPF / CNPJ	CREDOR	EMPRESA	MOEDA	CRÉDITO HOMOLOGADO	RESERVA HOMOLOGADA

SAVARG /
RIO

MERRILL LYNCH CREDIT PRODUCTS, LLC	SUL / NORDESTE	DOLAR AMERICANO	27.757.487,27	-
------------------------------------	----------------	-----------------	---------------	---

Fonte: Sindicato Nacional dos Aeronautas, 2012 disponível em: <<http://www.sna.org.br/porta1/sna-na-midia/noticias-sna/121-relacao-de-credores-da-antiga-varig-rio-sul-e-nordeste-e-publicada>>.